

2021

SCHÉMA LOCAL DE DÉPLACEMENT

Diagnostic



| | | | |
|--|-----------|--|-----------|
| I. Présentation | 3 | | |
| A. Approche contextuelle et objectifs de la mission | 4 | | |
| B. Présentation du territoire d'étude | 5 | | |
| C. Une croissance démographique importante | 6 | | |
| D. L'impact financier de la mobilité sur les publics vulnérables | 7 | | |
| E. Les parts modales et le taux de motorisation | 10 | | |
| F. Les pôles générateurs de flux du territoire | 13 | | |
| II. Les déplacements quotidiens et les flux touristiques | 15 | | |
| A. Les flux domicile-travail tournés vers l'extérieur | 16 | | |
| B. Les pôles internes majeurs des flux Domicile / Travail | 20 | | |
| C. Les flux domicile-lieu d'étude internalisés | 22 | | |
| D. Analyse des publics vulnérables selon les tranches d'âge | 23 | | |
| E. Le Pays de Bray : sur les routes touristiques | 26 | | |
| F. Équipements touristiques et modes actifs | 27 | | |
| III. La desserte routière | 28 | | |
| A. Une desserte routière extérieure structurante reliant les pôles régionaux | 29 | | |
| B. Des projets routiers en cours et à venir | 30 | | |
| C. Une armature interne complémentaire | 31 | | |
| D. Trois pôles présentant des nœuds viaires à enjeux | 32 | | |
| E. Les enjeux liés au stationnement | 35 | | |
| | | IV. L'offre de transport en commun | 36 |
| | | A. Les transports publics disponibles sur le territoire | 37 |
| | | B. Les lignes d'autobus des marchés | 43 |
| | | C. Le réseau d'autobus scolaires | 45 |
| | | D. L'offre de transport ferroviaire | 46 |
| | | E. Les offres alternatives de transport | 50 |
| | | F. Les transports privés disponibles sur le territoire | 51 |
| | | G. Les coûts et aides financières à la mobilité | 52 |
| | | H. Le covoiturage | 53 |
| | | V. Les modes actifs | 55 |
| | | A. L'Avenue Verte | 56 |
| | | B. Focus sur les parcours cyclo-touristiques | 58 |
| | | C. Les enjeux relatifs au report modal et au stationnement | 59 |
| | | D. Un réseau de chemins de randonnée riche | 60 |
| | | VI. Enjeux prospectifs | 61 |
| | | A. Tableau synthétique du diagnostic | 62 |
| | | B. Carte des enjeux | 63 |
| | | C. Synthèse des enjeux | 64 |



I. PRÉSENTATION

A. APPROCHE CONTEXTUELLE ET OBJECTIFS DE LA MISSION

LA CONSTITUTION D'UN PROJET

Le Pays de Bray est un territoire rural organisé avec un Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) qui se définit comme étant:

“ *...un établissement public constitué par accord entre plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, au sein d'un périmètre d'un seul tenant et sans enclave.* ”

Code général des collectivités territoriales - Article L. 5741-1

Le PETR est une structure administrative située en Normandie et s'organise autour de l'entité géographique s'étendant de Londinières à Beauvais, selon un axe nord-ouest / sud-est et s'articulant autour d'une formation géologique particulière qu'est la Boutonnière.



LES OBJECTIFS DE LA PHASE 1 DU SLD - LE DIAGNOSTIC

Le présent document constitue la phase 1 du SLD. Il s'agit d'un diagnostic réalisé sur la base de l'analyse des données existantes. Il prend en compte les études déjà réalisées et disponibles sur le territoire ainsi que les compléments apportés par les différents acteurs du territoire.

Les objectifs principaux de la réalisation du SLD consistent à :

- **qualifier et quantifier l'offre de transport du territoire ;**
- **définir les besoins de mobilité et notamment ceux** des pratiques alternatives à l'automobile ;
- **imaginer le développement des modes actifs.**

Le PETR du Pays de Bray regroupe **trois communautés de communes** :

- La Communauté de communes de Londinières, au nord du territoire,
- La Communauté Bray-Eawy, au centre,
- La Communauté de communes des 4 Rivières, au sud.

Le Pays, créé en 2004, possède dans ses statuts la compétence relative à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT): ce processus est engagé depuis 2016.

L'élaboration du Schéma Local de Déplacement (SLD) s'inscrit dans la démarche du SCoT. Suivant un calendrier proche, le diagnostic du SLD doit venir nourrir le diagnostic du SCoT et les réflexions qui en découleront.

Cette étude fait un état des lieux de la mobilité sur le territoire. Elle identifie les dysfonctionnements et problèmes, énonce les conséquences sur le fonctionnement du territoire, présente les évolutions en cours, les attentes, les freins et leviers du développement.

Un plan d'actions sera ensuite élaboré avec pour objectif de répondre aux orientations globales fixées dans le SCoT en matière de mobilité.



B. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

LE TERRITOIRE EN CHIFFRES

Le territoire du Pays de Bray est constitué de :

- > **115 communes** regroupées en **3 Communautés de Communes** ;
- > Près de **59 742 habitants** en 2018 ;
- > **3 communes de plus de 2 500 habitants** : - Gournay-en-Bray (6 061 en 2018) ;
- Neufchâtel-en-Bray (4 711 en 2018) ;
- Forges-les-Eaux (3 813 en 2018) ;
- > **87 communes de moins de 500 habitants.**

Les communautés de communes présentent des démographies distinctes. Avec près de 30 000 habitants, la CC des 4 Rivières représente 49,13% de la population du Pays de Bray.

Répartition de la population dans le Pays de Bray, par EPCI (2018)

| | | |
|-------------------|--------|--------|
| CC de Londinières | 5255 | 8,80% |
| CC Bray-Eawy | 25 133 | 42,07% |
| CC des 4 Rivières | 29 354 | 49,13% |

Source : INSEE, Recensement de la population 2018

Temps de déplacement ciblé :

| | | |
|--------------------|-----|--------------------|
| Gournay-en-Bray | 37' | Neufchâtel-en-Bray |
| Londinières | 14' | Neufchâtel-en-Bray |
| Saint-Saëns | 18' | Neufchâtel-en-Bray |
| Grandcourt | 60' | Bouchevilliers |
| Le Héron | 40' | Ferrières-en-Bray |
| Forges-les-Eaux | 20' | Gournay-en-Bray |
| La Feuillie | 21' | Neufchâtel-en-Bray |
| Les Grandes-Ventes | 48' | Gournay-en-Bray |
| | 22' | Neufchâtel-en-Bray |
| | 32' | Forges-les-Eaux |

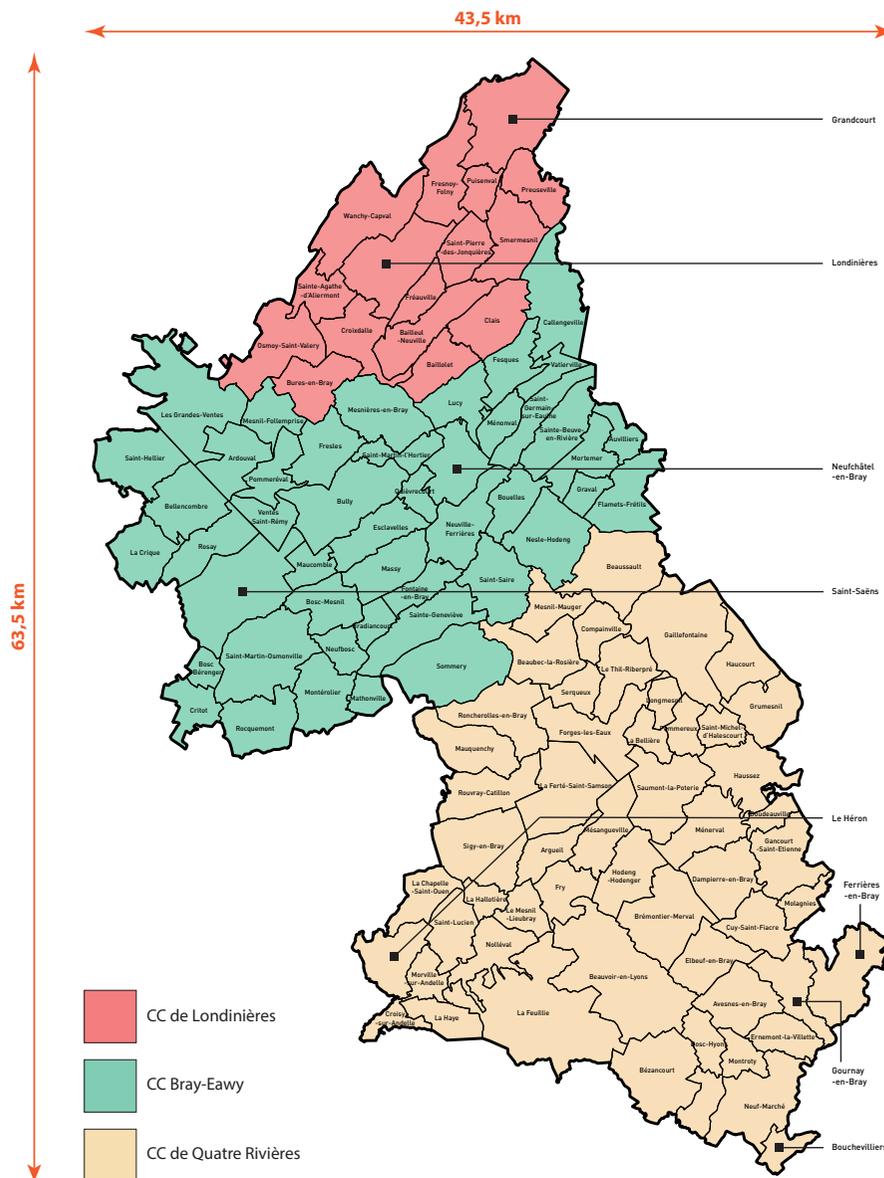
Source : Itinéraires Google Maps, 2021.

LES TEMPS DE DÉPLACEMENT À L'INTÉRIEUR DU TERRITOIRE

Le territoire s'étend sur plus de 60 km de long pour plus de 40 km de large, couvrant **1 295 km²**.

Afin de traverser le territoire, il faut compter:

- > 60 mn du nord au sud ;
- > 40 mn de l'ouest à l'est ;
- > Entre 14 mn et 37 mn pour rejoindre le nœud routier et pôle d'activités principal de Neufchâtel-en-Bray.



C. UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE IMPORTANTE

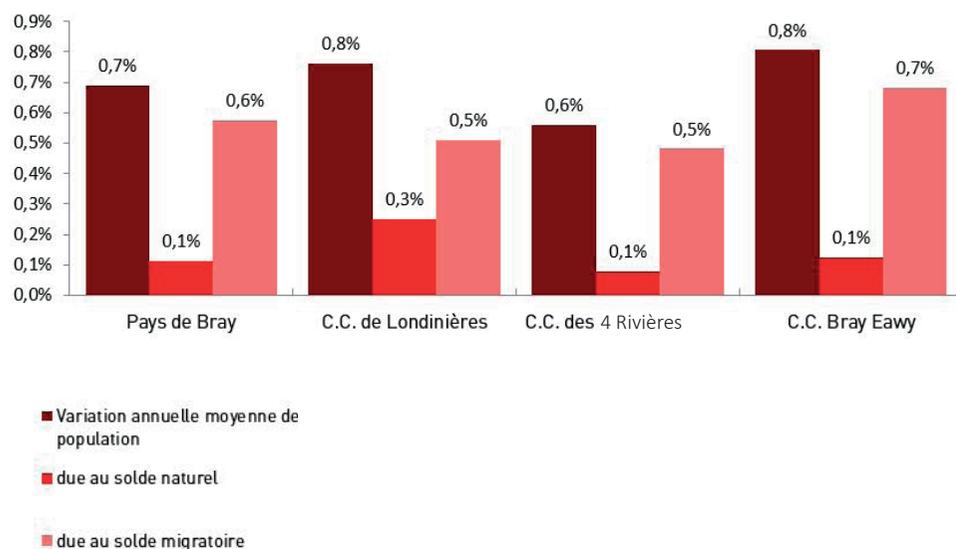
UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE IMPORTANTE MARQUÉE PAR UN SOLDE MIGRATOIRE FORT

Le territoire du Pays de Bray se caractérise par une **augmentation importante de sa population depuis le début des années 1990**.

Disposant d'une densité démographique très faible (**47 habitants/km²**) comparativement au département de Seine-Maritime (200 habitants/km²) ou à la France (117 habitants/km²), ce territoire a connu une croissance démographique importante de l'ordre de **0,7%** par an entre 2008 et 2013, soit sept fois plus qu'en Seine-Maritime.

Cette forte croissance s'explique notamment par un **solde migratoire très positif de 0,6% par an**, malgré un solde naturel faible de 0,1% par an. Il s'agit donc d'un territoire attractif, ce qui contraste avec le département qui présentait un solde migratoire négatif entre 2008 et 2013.

Croissance démographique entre 2008 et 2013



Source : INSEE RP 2013, RP 2008. Recensement de la population selon le Pays de Bray en date ciblée, Etat civil

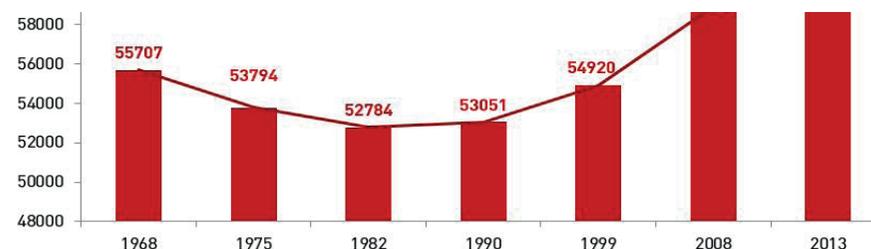
LES FAITS À CONSIDÉRER

L'évolution positive et l'attractivité du territoire du Pays de Bray doivent être considérées dans les mouvements depuis et vers les différentes polarités du Pays.

La mobilité est et sera perpétuellement un enjeu, tout comme les différents modes de transport mis à disposition de la population et des différents types d'actifs.

La réflexion doit donc être menée non seulement sur les données existantes, mais doit également se projeter en prenant en compte l'idée que le territoire connaît une évolution positive et qu'il est important de maintenir cette croissance en proposant notamment des liaisons avec les principaux bassins d'emplois.

Évolution de la population du territoire de 1968 à 2013



ENJEUX

- **Considérer la croissance démographique dans les projets de mobilité du territoire ;**
- **Renforcer l'attractivité du territoire en :**
 - Proposant des solutions alternatives de déplacement vers les pôles ;
 - Consolidant les réseaux existants et prévoyant ses évolutions.
- **Réfléchir au développement d'activités économiques et de logements** en lien avec les grands axes structurants du territoire et les réseaux de transports en commun existants.

D. L'IMPACT FINANCIER DE LA MOBILITÉ SUR LES PUBLICS VULNÉRABLES

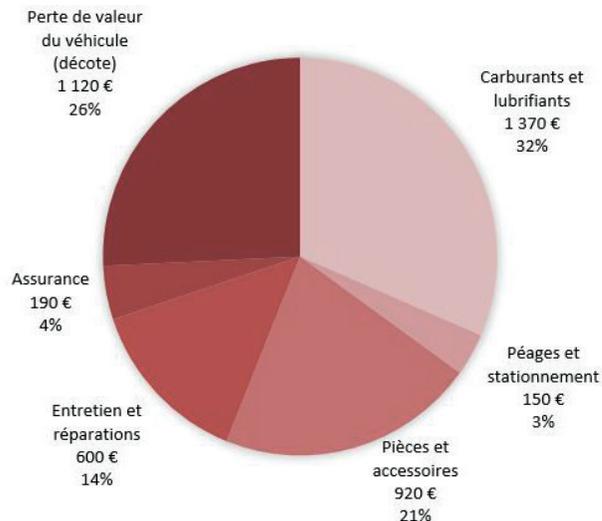
LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LONDINIÈRES

COÛT D'UN VÉHICULE ET PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE

L'augmentation du budget des ménages consacré aux transports est révélateur du développement du risque de précarité énergétique des ménages, selon leur localisation géographique et leurs ressources financières.

Le coût réel de la voiture est généralement sous-évalué par la population. Le **coût annuel moyen d'une voiture est estimé à 4 350 €** (pour un parcours annuel moyen de 12 800 km) soit un coût moyen, tous frais compris, de 0,34€/km parcouru.

Le revenu des ménages est l'un des critères intéressants pour caractériser le niveau de vulnérabilité énergétique.



COÛT ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE EN 2012

Source : ADETEC

L'IMPACT FINANCIER DE LA MOBILITÉ

Les besoins en matière de mobilité professionnelle impactent de manière non négligeable les revenus des foyers. Plus le revenu est bas et plus le ménage consacrera une part importante de son budget à sa mobilité.

A Smermesnil, le revenu médian est de 16 160 €. **La mobilité représente plus d'un quart du pouvoir d'achat global des foyers**, au détriment de leur qualité de vie.

La commune de Fréauville présente un revenu médian annuel se situant autour de 20 000 €. La mobilité a dès lors un moindre impacte sur les finances des ménages.

En moyenne, la **CC de Londinières** est le territoire le plus affecté financièrement par le coût réel d'un véhicule. Cela représente **2% supplémentaires sur le budget des ménages que dans les EPCI Bray-Eawy et 4 Rivières.**

Sur la totalité des actifs de la communauté de communes, 48% (1 050 flux) sortent du territoire du Pays de Bray chaque jour pour se rendre au travail: l'usage de la voiture est important.

Le revenu médian de ce territoire est plus de 10% en-dessous de celui du Département de Seine-Maritime.

Précarité énergétique des ménages - CC Londinières

| Commune | Nombre de Ménages Fiscaux | Revenus Médians | 1er Décile | 9e Décile | % du coût moyen/foyer pour une citadine essence |
|------------------------------|---------------------------|-----------------|------------|-----------|---|
| Bailleul-Neuville | 79 | 18 431 | | | 23,60% |
| Baillolet | - | - | | | - |
| Bûres-en-Bray | 123 | 18 119 | | | 24,01% |
| Clais | 93 | 17 396 | | | 25,01% |
| Croixdalle | 111 | 17 150 | | | 25,36% |
| Fréauville | 59 | 19 804 | | | 21,97% |
| Fresnoy-Folny | 278 | 18 620 | | | 23,36% |
| Grandcourt | 152 | 17 151 | | | 25,36% |
| Londinières | 567 | 18 450 | | | 23,58% |
| Osmoy-Saint-Valery | 139 | 19 086 | | | 22,79% |
| Preuseville | 54 | 17 249 | | | 25,22% |
| Puisenval | - | - | | | - |
| Sainte-Agathe-d'Aliermont | 108 | 17 665 | | | 24,62% |
| Sainte-Pierre-des-Jonquières | - | - | | | - |
| Smermesnil | 142 | 16 160 | | | 26,92% |
| Wanchy-Capval | 143 | 16 907 | | | 25,73% |
| EPCI Londinières | 2 257 | 17 908 | 10 253,8 | 28 106,1 | 24,29% |
| EPCI Bray-Eawy | 10 165 | 19 127 | 11 205,35 | 30 749,25 | 22,74% |
| EPCI Quatre Rivières | 8 416 | 19 326 | 11 231,2 | 30 918,3 | 22,51% |
| Département Seine-Maritime | 5 257 23 | 19 978 | 10 831,5 | 34 707,8 | 21,77% |

Source : INSEE Recensement de la population 2014

* Les données associées aux déciles sont uniquement indiquées lorsqu'elles sont disponibles et ont pu être collectées.

Revenu médian

Le revenu médian est le revenu qui partage la population en deux parties égales. La moitié de la population dispose d'un revenu supérieur au revenu médian, l'autre moitié d'un revenu moins élevé.

Foyer fiscal

Le foyer fiscal désigne l'ensemble des personnes inscrites sur une même déclaration de revenus. Il peut y avoir plusieurs foyers fiscaux dans un seul ménage.

Déciles

Si on ordonne une distribution des revenus, les déciles sont les valeurs qui partagent cette distribution en dix parties égales :

- le 1^{er} décile est le revenu au-dessous duquel se situent 10% des revenus
- le 9^e décile est le revenu au-dessous duquel se situent 90% des revenus.

D. L'IMPACT FINANCIER DE LA MOBILITÉ SUR LES PUBLICS VULNÉRABLES

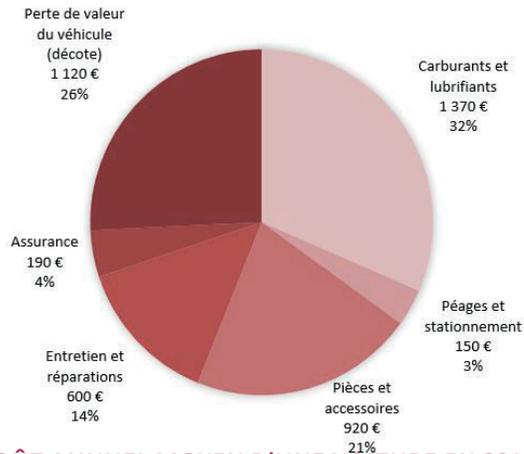
LA COMMUNAUTÉ DE BRAY-EAWY

L'IMPACT FINANCIER DE LA MOBILITÉ

L'utilisation d'un véhicule personnel pour se rendre au travail a un impact plus important pour les communes ayant un *revenu médian en deça de 18 000 € annuel*. C'est le cas, au sein de la CC Bray-Eawy, des communes de :

- Sainte-Geneviève : 25,02 % du budget des ménages;
- Ardouval : 24,92 % ;
- Neufchâtel-en-Bray: 24,89 % ;
- Vatierville : 24,82 % ;
- Saint-Saëns : 24,56 % ;
- Flamets-Frétils : 24,48 %.

La commune de **Quièvre-court** à l'inverse, présente un pourcentage du coût moyen d'une voiture sur le foyer de **moins de 20%**.



COÛT ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE EN 2012
Source : ADETEC

Précarité énergétique des ménages - CC Bray-Eawy

| Commune | Nombre de Ménages Fiscaux | Revenus Médians | 1er Décile | 9e Décile | % du coût moyen/foyer pour une citadine essence | |
|----------------------------|---------------------------|-----------------|----------------|----------------|---|---------------|
| Ardouval | 67 | 17459 | | | 24,92% | |
| Auvilliers | - | - | | | | |
| Bellencombre | 269 | 18170 | | | 23,94% | |
| Bosc-Bérenger | 68 | 20163 | | | 21,57% | |
| Bosc-Mesnil | 116 | 18217 | | | 23,88% | |
| Bouelles | 105 | 19861 | | | 21,90% | |
| Bradiancourt | 73 | 19044 | | | 22,84% | |
| Bully | 353 | 20479 | | | 21,24% | |
| Callengeville | 201 | 18151 | | | 23,97% | |
| Critot | 169 | 21054 | | | 20,66% | |
| Esclavelles | 151 | 20646 | | | 21,07% | |
| Fesques | 52 | 20373 | | | 21,35% | |
| Flamets-Frétils | 58 | 17769 | | | 24,48% | |
| Fontaine-en-Bray | 70 | 20456 | | | 21,27% | |
| Fresles | 82 | 20386 | | | 21,34% | |
| Graval | 57 | 18181 | | | 23,93% | |
| La Crique | 130 | 19433 | | | 22,38% | |
| Les Grandes-Ventes | 743 | 18408 | | | 23,63% | |
| Lucy | 76 | 19562 | | | 22,24% | |
| Mathonville | 106 | 21079 | | | 20,64% | |
| Massy | 122 | 19955 | | | 21,80% | |
| Maucomble | 147 | 19273 | | | 22,57% | |
| Mesnières-en-Bray | 342 | 19632 | | | 22,16% | |
| Mesnil-Follemprise | 49 | 18670 | | | 23,30% | |
| Ménonval | 78 | 18719 | | | 23,24% | |
| Montérolier | 216 | 20716 | | | 21,00% | |
| Mortemer | - | - | | | | |
| Nesle-Hodeng | 138 | 19170 | | | 22,69% | |
| Neufchâtel-en-Bray | 2277 | 17475 | 9700 | 30658 | 44,85% | 14,19% |
| Neufbosc | 139 | 19954 | | | 21,80% | |
| Neuville-Ferrières | 222 | 19554 | | | 22,25% | |
| Pommeréval | 170 | 18602 | | | 23,38% | |
| Quièvre-court | 183 | 22200 | | | 19,59% | |
| Rocquemont | 274 | 20945 | | | 20,77% | |
| Rosay | 112 | 19492 | | | 22,32% | |
| Sainte-Beuve-en-Rivière | 70 | 19775 | | | 22,00% | |
| Sainte-Geneviève | 108 | 17388 | | | 25,02% | |
| Sainte-Germain-sur-Eaulne | 82 | 20041 | | | 21,71% | |
| Saint-Hellier | 188 | 19777 | | | 22,00% | |
| Saint-Martin-l'Hortier | 107 | 19857 | | | 21,91% | |
| Saint-Martin-Osmenville | 409 | 20719 | | | 21,00% | |
| Saint-Saëns | 1023 | 17713 | 10181,3 | 30131,1 | 42,73% | 14,44% |
| Saint-Saire | 230 | 18398 | | | 23,64% | |
| Sommery | 326 | 19468 | | | 22,34% | |
| Vatierville | 51 | 17526 | | | 24,82% | |
| Ventes-Saint-Rémy | 89 | 21397 | | | 20,33% | |
| EPCI Londinières | 2257 | 17908 | 10253,8 | 28106,1 | 42,42% | 15,48% |
| EPCI Bray-Eawy | 10165 | 19127 | 11205,35 | 30749,25 | 38,82% | 14,15% |
| EPCI Quatre Rivières | 8416 | 19326 | 11231,2 | 30918,3 | 38,73% | 14,07% |
| Département Seine-Maritime | 525723 | 19978 | 10831,5 | 34707,8 | 40,16% | 12,53% |

Source : INSEE Recensement de la population 2014

* Les données associées aux déciles sont uniquement indiquées lorsqu'elles sont disponibles et ont pu être collectées.

LA CC BRAY-EAWY

La **CC Bray-Eawy** est le deuxième **EPCI le plus impacté financièrement par la mobilité**.

Avec un revenu médian à 19 127 €, le territoire affiche un revenu inférieur au département de la Seine-Maritime. Le 9e décile présente une moyenne de près de 4 000 € inférieure au département tandis que le 1er décile est supérieur de près de 400 € dans la CC Bray-Eawy.

L'impact de la possession d'un véhicule et son usage sont particulièrement importants pour les ménages se situant dans le **premier décile du revenu médian** qui, comme à Neufchâtel-en-Bray (44,85%), **consacrent près de la moitié de leur budget à leur véhicule**.

D. L'IMPACT FINANCIER DE LA MOBILITÉ SUR LES PUBLICS VULNÉRABLES

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES 4 RIVIÈRES

L'IMPACT FINANCIER DE LA MOBILITÉ

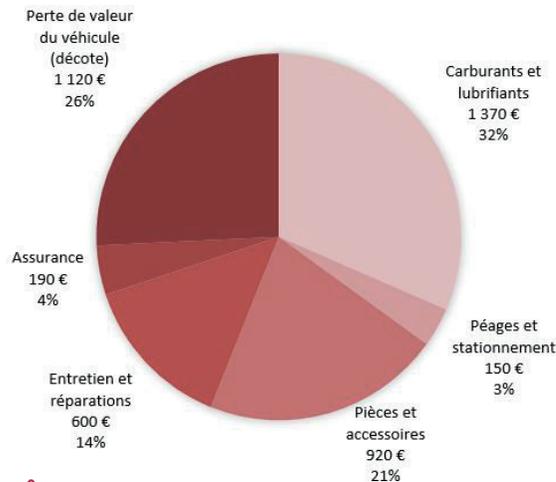
Avec **plus d'un quart du revenu des ménages dédié au véhicule personnel**, les communes d'Argueil (26,46 %), Compainville (26,48 %), Gaillfontaine (25,50 %) et La Hallotière (26,38%) sont les plus sensibles à cette précarité énergétique sur le territoire.

La ménages de la commune d'**Ernemont-la-Villette** sont **moins touchés** par le coût d'un véhicule particulier. Avec 2 627 € de revenu médian mensuel, son usage représente moins d'1/5^{ème} du budget du foyer.

UNE PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE SUPÉRIEURE AU DÉPARTEMENT

De la même manière que les territoires de la CC de Londinières et celui de la CC Bray-Eawy, **les actifs de l'EPCI des 4 Rivières sont davantage impactés par le coût de la mobilité** que la somme des actifs au niveau départemental.

Le 9^e décile de la CC correspond à 30 918,30 €, soit le plus important du Pays de Bray. La mobilité correspondant à environs 10% du budget.



COÛT ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE EN 2012

Source : ADETEC

Précarité énergétique des ménages - CC Quatre Rivières

| Commune | Nombre de Ménages Fiscaux | Revenus Médians | 1er Décile | 9e Décile | % du coût moyen/foyer pour une citadine essence | |
|----------------------------|---------------------------|-----------------|------------|-----------|---|--------|
| Argueil | 139 | 16439 | | | 26,46% | |
| Avesnes-en-Bray | 115 | 20710 | | | 21,00% | |
| Beaubec-la-Rosière | 184 | 19506 | | | 22,30% | |
| Beaussault | 165 | 18259 | | | 23,82% | |
| Beauvoir-en-Lyons | 276 | 20135 | | | 21,60% | |
| Bézancourt | 144 | 20143 | | | 21,60% | |
| Bosc-Hyons | 157 | 20520 | | | 21,20% | |
| Bouchevillers | - | - | | | - | |
| Brémontier-Merval | 167 | 20291 | | | 21,44% | |
| Compainville | 58 | 16427 | | | 26,48% | |
| Croisy-sur-Andelle | 222 | 20782 | | | 20,93% | |
| Cuy-Saint-Fiacre | 258 | 21465 | | | 20,27% | |
| Dampierre-en-Bray | 179 | 20595 | | | 21,12% | |
| Doudeauville | - | - | | | - | |
| Elbeuf-en-Bray | 165 | 21369 | | | 20,36% | |
| Ernemont-la-Villette | 77 | 22627 | | | 19,22% | |
| Ferrières-en-Bray | 723 | 20087 | | | 21,66% | |
| Forges-les-Eaux | 1626 | 18161 | 10758,3 | 31503,9 | 40,43% | 13,81% |
| Fry | 62 | 19535 | | | 22,27% | |
| Gaillfontaine | 502 | 17057 | | | 25,50% | |
| Gancourt-Saint-Etienne | 98 | 18733 | | | 23,22% | |
| Gournay-en-Bray | 2909 | 17803 | 10155 | 28311,3 | 42,84% | 15,36% |
| Grumesnil | 168 | 19521 | | | 22,28% | |
| Haucourt | 91 | 18459 | | | 23,57% | |
| Haussez | 112 | 19453 | | | 22,36% | |
| Hodeng-Hodenger | 114 | 19968 | | | 21,78% | |
| La Bellière | - | - | | | - | |
| La Chapelle-Saint-Ouen | 39 | 20254 | | | 21,48% | |
| La Ferté-Saint-Samson | 175 | 19930 | | | 21,83% | |
| La Feuillie | 517 | 20554 | | | 21,16% | |
| La Hallotière | 76 | 16487 | | | 26,38% | |
| La Haye | 142 | 20764 | | | 20,95% | |
| Le Héron | 102 | 20354 | | | 21,37% | |
| Le Mesnil-Lieubray | - | - | | | - | |
| Le Thil-Riberpré | 86 | 19947 | | | 21,81% | |
| Longmesnil | - | - | | | - | |
| Mauquenchy | 129 | 19803 | | | 21,97% | |
| Méneval | 75 | 20508 | | | 21,21% | |
| Mésangueville | 68 | 18435 | | | 23,60% | |
| Mesnil-Mauger | 94 | 18674 | | | 23,29% | |
| Molagnies | 70 | 20481 | | | 21,24% | |
| Montroty | 105 | 20917 | | | 20,80% | |
| Morville-sur-Andelle | 117 | 18937 | | | 22,97% | |
| Neuf-Marché | 272 | 20653 | | | 21,06% | |
| Nolléval | 170 | 20097 | | | 21,65% | |
| Pommereux | - | - | | | - | |
| Roncherolles-en-Bray | 189 | 19297 | | | 22,54% | |
| Rouvray-Catillon | 94 | 20128 | | | 21,61% | |
| Saint-Michel-d'Halescourt | 49 | 20093 | | | 21,65% | |
| Saumont-la-Poterie | 152 | 19769 | | | 22,00% | |
| Serqueux | 417 | 18203 | | | 23,90% | |
| Sigy-en-Bray | 287 | 19405 | | | 22,42% | |
| EPCI Londinières | 2257 | 17908 | 10253,8 | 28106,1 | 42,42% | 15,48% |
| EPCI Bray-Eawy | 10165 | 19127 | 11205,35 | 30749,25 | 38,82% | 14,15% |
| EPCI Quatre Rivières | 8416 | 19326 | 11231,2 | 30918,3 | 38,73% | 14,07% |
| Département Seine-Maritime | 525723 | 19978 | 10831,5 | 34707,8 | 40,16% | 12,53% |

Source : INSEE Recensement de la population 2014

* Les données associées aux déciles sont uniquement indiquées lorsqu'elles sont disponibles et ont pu être collectées.

ENJEUX

Favoriser l'économie numérique et l'émergence de nouveaux modes de travail tel que le télétravail et le coworking ;

Favoriser le développement économique, l'implantation de nouvelles zones résidentielles au droit d'une offre de transports collectifs structurante, des commerces et des services pour **limiter les besoins d'usage des voitures particulières** ;

Permettre aux personnes non motorisées de se déplacer en s'appuyant sur des offres de déplacements alternatifs (lignes de transport en commun régulières structurantes, transport à la demande et covoiturage) ;

Créer une offre de navettes internes favorisant le rabattement des communes non desservies ;

E. LES PARTS MODALES ET LE TAUX DE MOTORISATION

LA PRÉDOMINANCE DE L'UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL

LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Le **taux de motorisation** des ménages du Pays de Bray s'élève à **93%**. Le **taux varie d'une commune à l'autre**, descendant à 77% à Gournay-en-Bray et Forges-les-Eaux mais atteignant 100 % à Le Mesnil-Lieubray.

Du fait du caractère rural du territoire et d'une offre de transports alternatif faibles, les trois EPCI présentent des taux de motorisation importants et relativement semblables: CC Bray-Eawy (93,2%), CC des 4 Rivières (93,6%) et CC Londinières (90,3%).

DES DISTANCES DE DÉPLACEMENTS CONSÉQUENTES

Quatre communes présentent un taux d'usage de la voiture dans les déplacements domicile/travail beaucoup plus faible que la moyenne du territoire: Puisenval (54,5%), Ménéval (59,4%), Auwilliers (63,4%), Saumont-la-Poterie (66,7%). Ces chiffres sont notamment dus au fait qu'une partie des actifs travaillent au sein même de la commune où ils résident. Ainsi, 50% des puisenvalais habitent et exercent leur métier dans leur commune, 43% des ménervillois, 50% des auwillierais et 47% des 178 actifs de Saumont-la-Poterie.

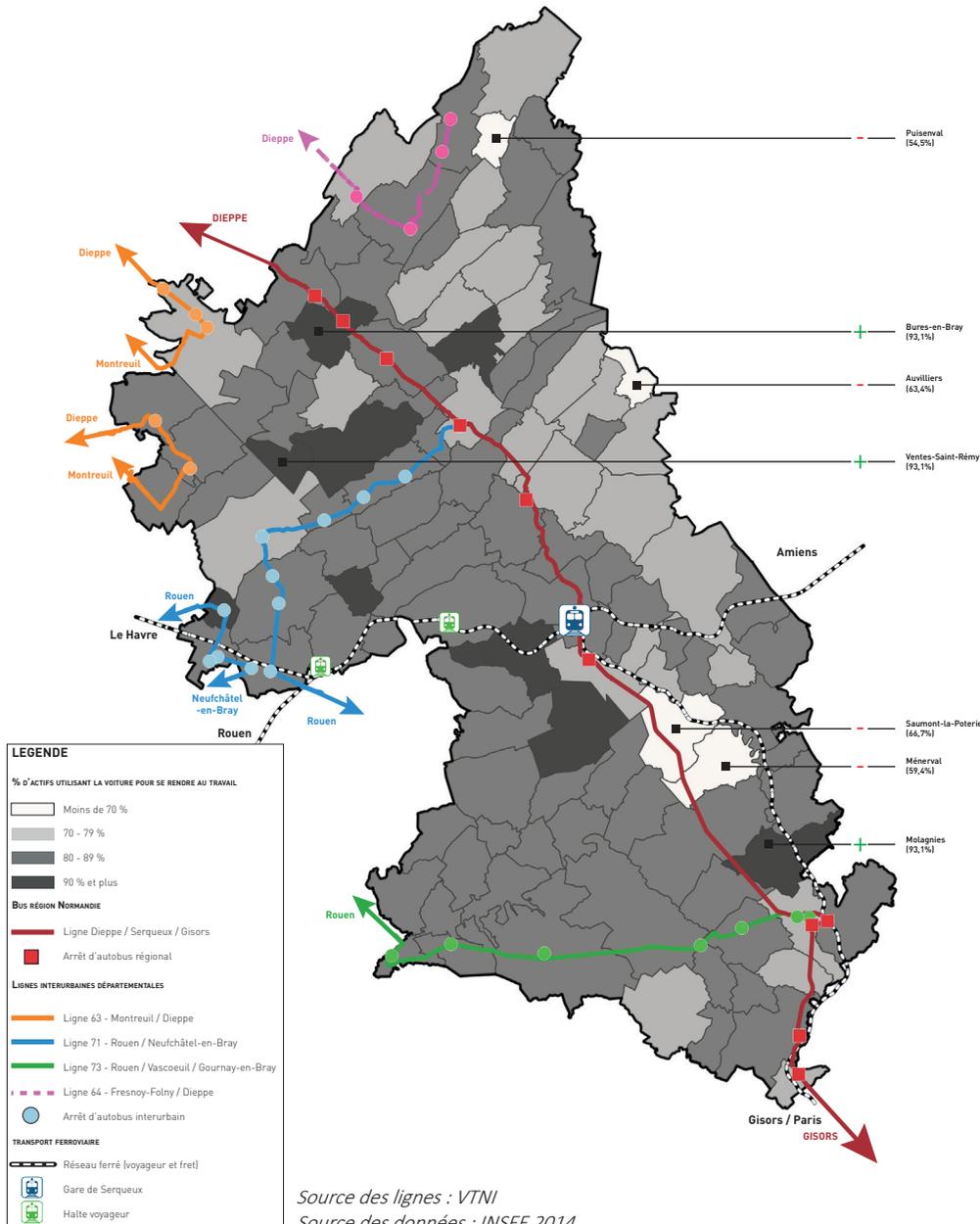
A l'inverse, les habitants des communes de Bures-en-Bray, les Ventes-Saint-Rémy et Molagnies sont proportionnellement **les actifs qui utilisent le plus leurs véhicules personnels** pour se rendre au travail (93,1% chacun). Eloignés des transports en commun, des transits importants sont nécessaires pour se rendre au travail. Sur les 139 actifs de Bures-en-Bray, 14% se rendent à Neufchâtel-en-Bray, 12% à Dieppe et 8% à Rouen. Les habitants des Ventes-Saint-Rémy se rendent majoritairement à Neufchâtel-en-Bray, Forges-les-Eaux, Saint-Saëns et Bois-Guillaume tandis que ceux de Molagnies se dirigent à 73% jusqu'à Gournay-en-Bray chaque jour.

Le **manque d'alternatives incite à l'utilisation du véhicule personnel** pour les petites et moyennes distances.

Mode de transport utilisé pour se rendre au travail (PDB)

| | |
|----------------------|-------|
| Véhicule particulier | 82,0% |
| Transport en commun | 2,1% |
| Pas de transport | 9,5% |
| Marche à pied | 3,6% |
| Deux roues | 2,0% |

Source : INSEE 2014



E. LES PARTS MODALES ET LE TAUX DE MOTORISATION

LA PART DES TRANSPORTS EN COMMUN RELATIVEMENT FAIBLE

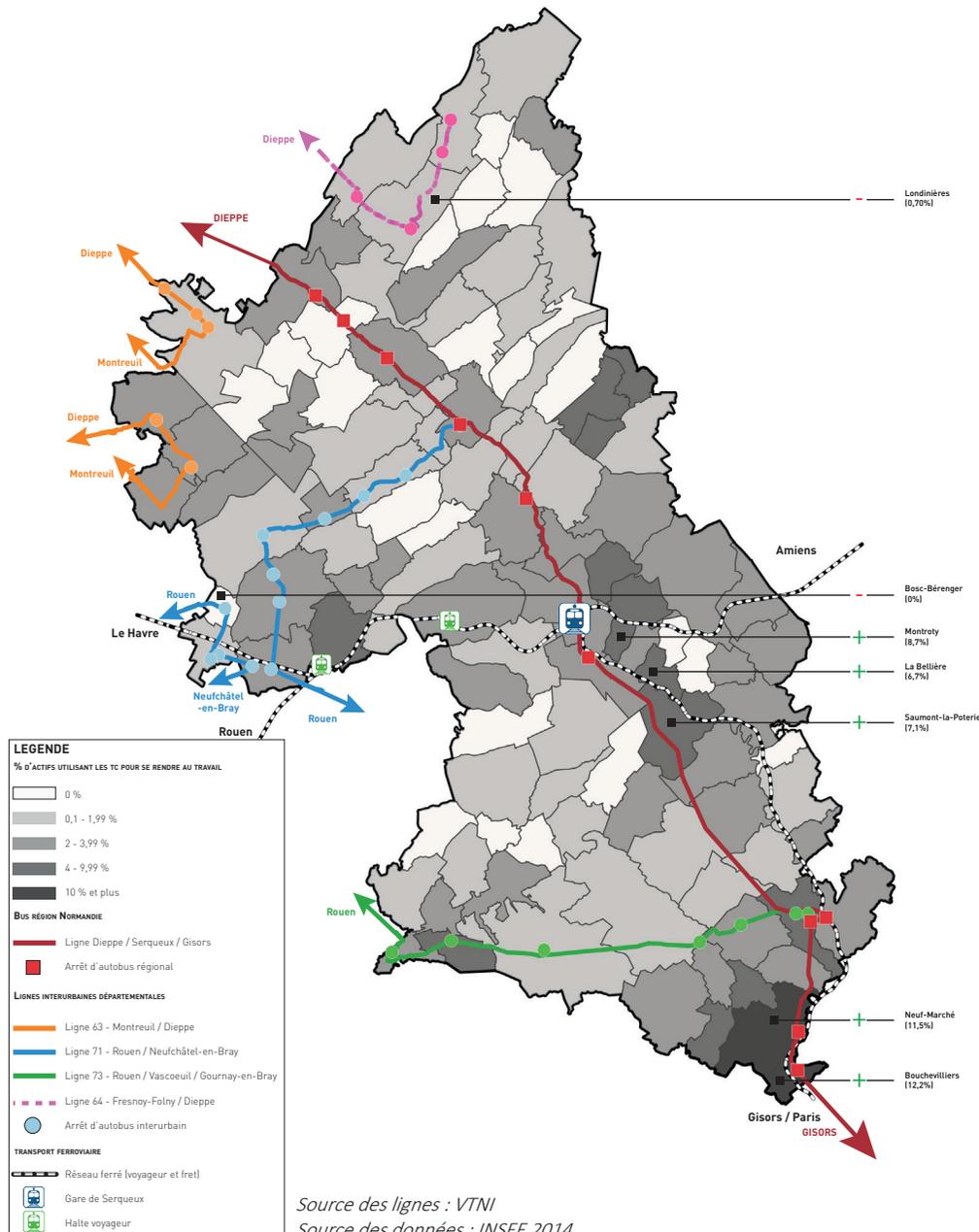
VERS UNE OPTIMISATION DES MESURES

Concernant les transports en commun, **23 communes sur 115 ne les utilisent pas** et 8 les utilisent en deça de 1%. Sur ces 31 communes, deux sont concernées par le passage d'une ligne de transport en commun : Bosc-Bérenger (ligne 71) et Londinières (ligne 64).

Près de la moitié des actifs de Bosc-Bérenger se rendent vers la métropole rouennaise: Bois-Guillaume (16%), Mont-Saint-Aignan (12%), Rouen (12%). Pour autant, ils n'utilisent pas la ligne 71 qui la dessert. 26% des londiniérais travaillent à Londinières, le reste se déplace principalement à Neufchâtel-en-Bray, Dieppe ou Foucarmont.

Seules **6 communes présentent un pourcentage de plus de 5% d'actifs utilisant les transports en commun pour se rendre au travail** : La Bellière (6,7%), Saumont-la-Poterie (7,1%), Mont-Rôty (8,7%), Neuf-Marché (11,5%) et Bouchevilliers (12,2%).

Les travailleurs de La Bellière, Neuf-Marché et Bouchevilliers sont fortement attirés vers Gisors et la région parisienne, ce qui suggère une utilisation importante de la ligne d'autobus régionale et de la ligne ferroviaire. Les actifs de Mont-Rôty semblent se déplacer principalement vers le pôle économique de Gournay/Ferrières, tandis que les actifs de Saumont-la-Poterie se divisent entre les pôles de Forges-les-Eaux et de Gournay-en-Bray.



E. LES PARTS MODALES ET LE TAUX DE MOTORISATION

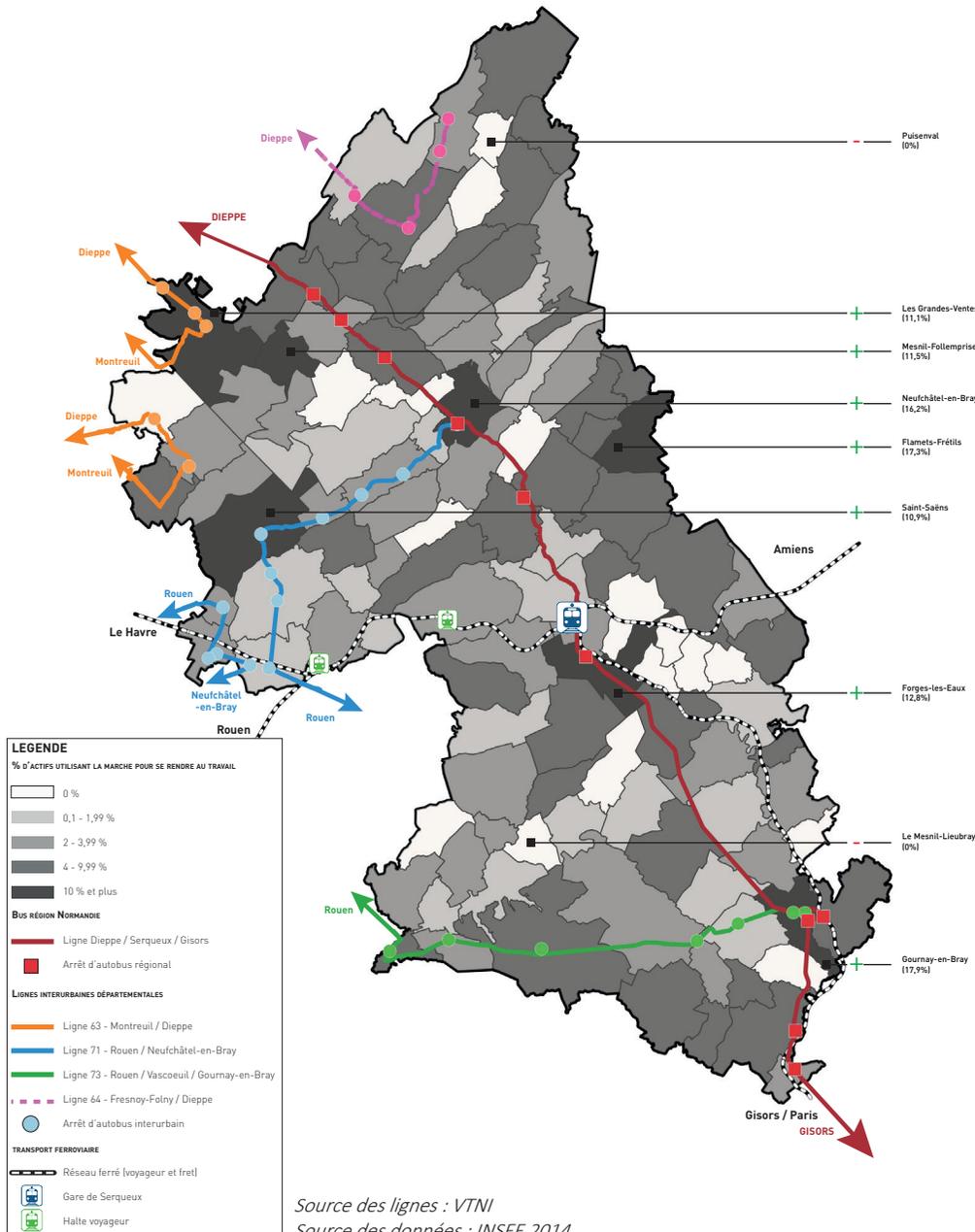
LA PART DE LA MARCHÉ DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

DES PÔLES CONCENTRÉS POUR UNE MARCHÉ À PIED FACILITÉE

La marche est un mode de déplacement utilisé par plus de 10% des actifs au sein de sept communes du Pays de Bray, et ce principalement dans les communes au fort poids démographique : Saint-Saëns (10,9%), Les Grandes-Ventes (11,1%), Mesnil-Follemprise (11,5%), Forges-les-Eaux (12,8%), Neufchâtel-en-Bray (16,2%), Flamets-Frétils (17,3%) et Gournay-en-Bray (17,9%).

Il est plus aisé pour des actifs travaillant dans leur commune de résidence de se rendre au travail à pied. La généralisation de la marche est donc plus difficile pour les habitants de communes comme Le Mesnil-Lieubray où seuls 7% des résidents y travaillent alors qu'il est facilité à Puisenval où 50% des habitants travaillent dans la commune.

La distance à parcourir influence aussi le choix de la mobilité. Ainsi, les **villes denses facilitent l'usage des modes actifs dans les transits quotidiens**. C'est notamment le cas du pôle Gournay-en-Bray et des communes suivantes : Flamets-Frétils, Neufchâtel-en-Bray, Forges-les-Eaux, Mesnil-Follemprise, Les Grandes-Ventes et Saint-Saëns.



ENJEUX

Permettre la connexion par les modes actifs des secteurs d'équipements et de commerces à l'échelle intra-communale ;

Favoriser le report modal vers l'offre en transports en commun (notamment des modes actifs) en offrant des liaisons sécurisées vers les arrêts de bus tout en créant des parkings relais (VL- Cycle) au niveau des arrêts ;

Accompagner le développement du covoiturage et prévoir le maillage des points de regroupement aux nœuds routiers stratégiques.

Accompagner la création d'outils de mise en relation et d'information multimodale pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture ;

Proposer dans le cadre des "Plans de déplacements des Entreprises" un axe de réflexion sur la **flexibilité des horaires de travail** en coordination avec l'offre de transport par rail et TC ;

Développer l'attractivité commerciale des bus et de l'offre ferrée, **en renforçant son offre en cohérence des mouvements pendulaires domicile-travail**.

F. LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX DU TERRITOIRE

LES ZONES D'ACTIVITÉS ET PÔLES COMMERCIAUX

DES PÔLES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET COMMERCIALES CENTRALISÉS

En 2018, le Pays de Bray comptait 17 865 emplois, soit une baisse de 5,16% comparativement à 2013.

Alors que le secteur de la construction représente 8% des effectifs, le **secteur tertiaire** se distingue comme le **plus grand pourvoyeur d'emplois** avec 65,3% emplois en 2018 (+2,1% depuis 2013) dont 3380 associés au commerce et 5433 associés aux services. A noter la présence d'un **pôle commercial majeur à Neufchâtel-en-Bray**.

Finalement, le secteur industriel se concentre principalement autour des communes de Gournay-en-Bray et Ferrières-en-Bray à travers le secteur de l'agro-alimentaire (Danone), le secteur automobile (Autoliv, MGI Coutier), ou encore de la chimie (Sika France).

Les **zones d'activités** se situent à :

- Londinières : ZA de Londinières (4,9 hectares) ;
- Esclavelles : Le Parc d'Activités des Hayons (10 ha) ;
- Callengeville : ZA de Callengeville (8 ha) ;
- Ferrières-en-Bray : Zone commerciale Promenade du Pays de Bray (4,8 ha) et une zone artisanale (3,3 ha) ;
- Forges-les-Eaux : Zone industrielle mixte (14 ha) ;
- Gaillfontaine : Zone industrielle mixte (13 ha) ;
- Gournay-en-Bray : ZA de la Garenne mixte (25 ha) et zone industrielle de l'Europe (35 ha) ;
- La Feuillie : ZA de la Feuillie (7 ha) ;
- Mesnières-en-Bray : ZA artisanale (3 ha) ;
- Neufchâtel-en-Bray : ZA commerciale (20 ha) et zone industrielle Sainte-Radegonde (26 ha) ;
- Neuf-Marché : ZA mixte et artisanale (2 ha) ;
- Saint-Saëns : zone industrielle des Aulnaie mixte et artisanale (9 ha) et zone industrielle du Puceuil (30 ha) ;
- Serqueux : ZA mixte (14 ha).

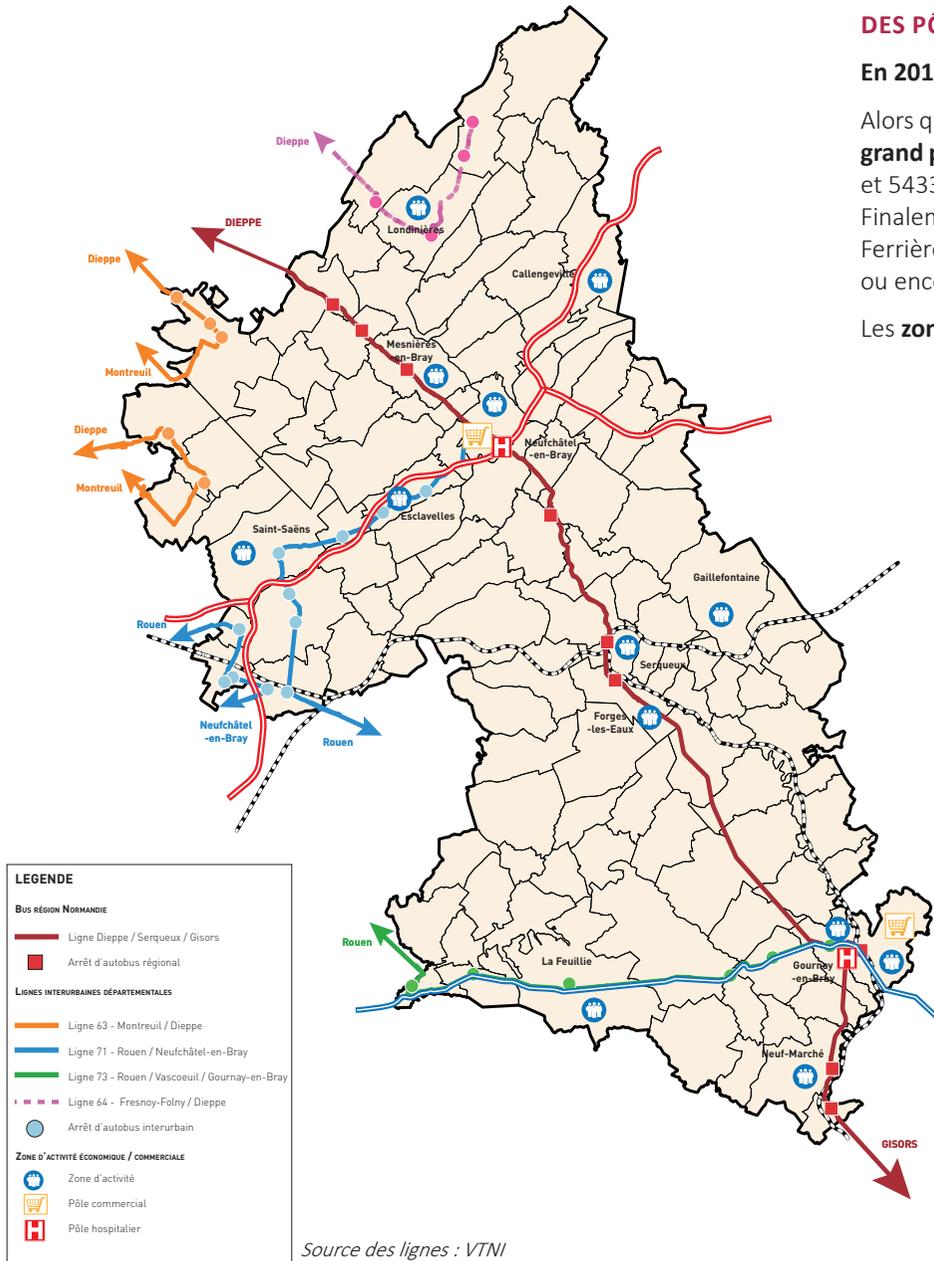
À cela, s'ajoutent les différents **pôles de santé répartis** sur le territoire: le centre hospitalier Fernand Langlois de Neufchâtel-en-Bray; le centre hospitalier de Gournay-en-Bray; la maison de santé pluridisciplinaire de Londinières; la maison de santé pluridisciplinaire de Croisy-sur-Andelle.

ENJEUX

Proposer dans le cadre des plans de déplacements entreprises un axe de réflexion sur l'adaptation **des horaires de travail** en coordination avec l'offre de transport par rail et TC ;

Encourager / Favoriser le covoiturage par l'implantation organisée de points de regroupement sécurisés et l'utilisation d'applications de mise en réseau

Développer l'attractivité commerciale des bus et de l'offre ferrée, en renforçant son offre en cohérence des mouvements pendulaires domicile-travail.



LEGENDE

BUS RÉGION NORMANDIE

- Ligne Dieppe / Serqueux / Gisors
- Arrêt d'autobus régional

LIGNES INTERURBAINES DÉPARTEMENTALES

- Ligne 63 - Montreuil / Dieppe
- Ligne 71 - Rouen / Neufchâtel-en-Bray
- Ligne 73 - Rouen / Vascoeuil / Gournay-en-Bray
- Ligne 64 - Fresnoy-Folny / Dieppe
- Arrêt d'autobus interurbain

ZONE D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE / COMMERCIALE

- Zone d'activité
- Pôle commercial
- Pôle hospitalier

F. LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX DU TERRITOIRE LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

UN RÉSEAU SCOLAIRE DAVANTAGE CONCENTRÉ AU SUD DU PAYS

Le territoire du Pays de Bray accueille de nombreuses écoles et les **établissements élémentaires sont équitablement dispersés** sur son territoire .

L'ensemble des sites scolaires est desservi par un réseau de transport scolaire.

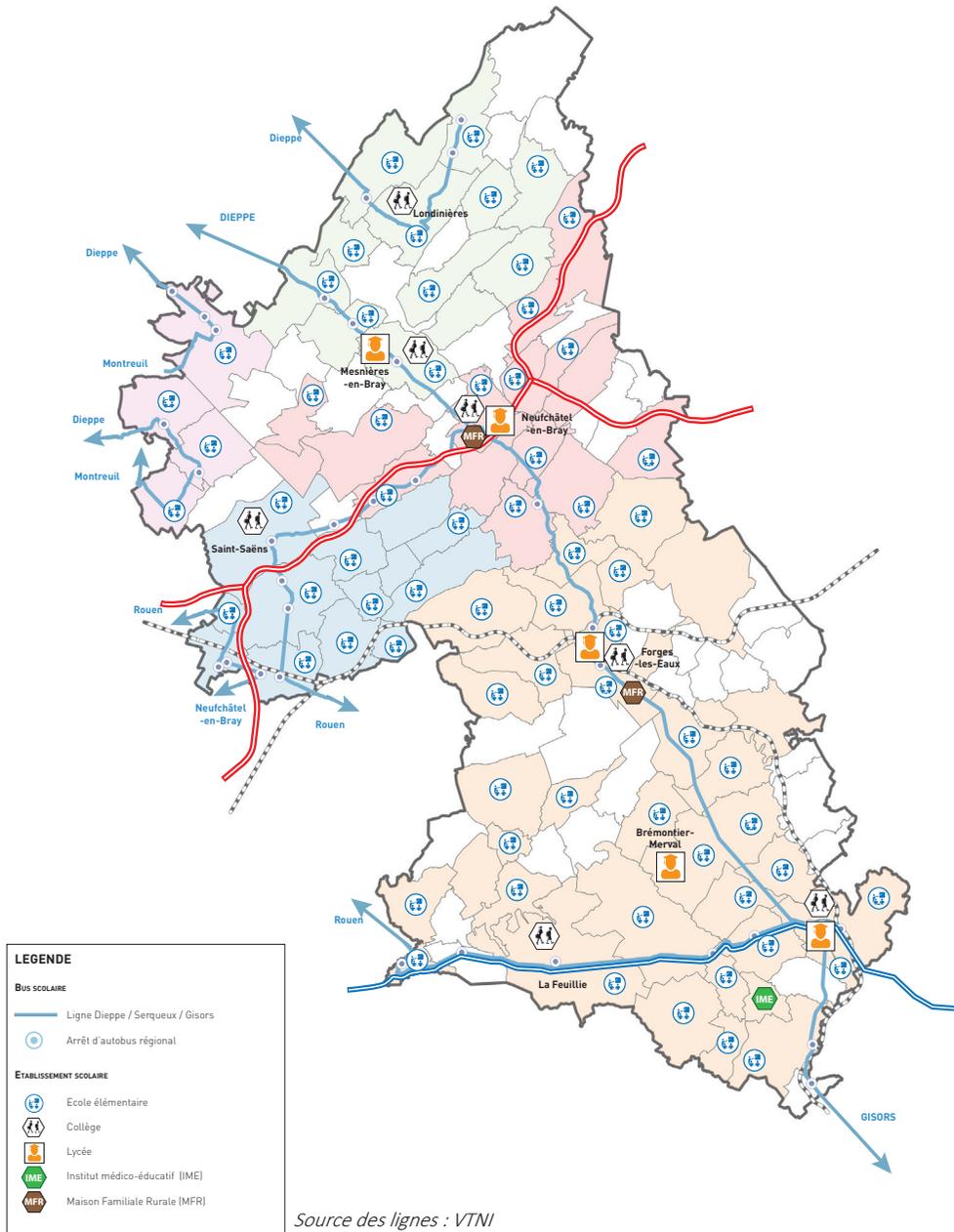
Huit collèges peuvent être comptabilisés dont un seul sur la CC de Londinières, trois sur la CC Bray-Eawy et quatre sur le territoire de la CC des 4 Rivières :

- A Londinières : Collège Paul Henri Cahingt ;
- A Neufchâtel-en-Bray : Collège Albert Schweitzer ;
- A Saint-Saëns : Collège Guillaume Le Conquérant ;
- A Mesnières-en-Bray : Collège Sant-Joseph.
- A Forges-les-Eaux : Collège Antoine de Saint-Exupéry ;
- A La Feuillie : Collège La Hêtraie ;
- A Gournay-en-Bray : Collège Rollon, Collège Saint Hildevert ;

Quatre lycées complètent le réseau scolaire :

- A Mesnières-en-Bray : Lycée professionnel Saint-Joseph de Brottier ;
- A Neufchâtel-en-Bray : Lycée polyvalent Georges Brassens ;
- A Forges-les-Eaux : Lycée E.Delamare Deboutteville ;
- A Brémontier-Merval : Lycée professionnel et agricole du Pays de Bray ;

À ce réseau s'ajoute l'IME de Mont-Rôt et deux Maisons Familiales et Rurales (MFR) à Forges-les-Eaux et Neufchâtel-en-Bray.



ENJEUX

Favoriser le report modal des modes actifs vers l'offre TC en offrant des liaisons sécurisées vers les arrêts de bus tout en créant des parkings relais (VL- Cycle) au droit des arrêts ;

Valoriser «l'avenue verte» en tissant des liens actifs vers les Pôles générateurs pour développer une écomobilité scolaire;

Développer l'écomobilité scolaire afin de repenser les déplacements des élèves vers leurs écoles (Pédibus, Clyclobus...) au coeur des communes génératrices;

Pacifier la circulation automobile aux abords des établissements pour favoriser et sécuriser leur accessibilité par les modes actifs.

II. LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ET TOURISTIQUES

A. LES FLUX DOMICILE / TRAVAIL TOURNÉS VERS L'EXTÉRIEUR

UN TERRITOIRE TRIPOLAIRE AUX POTENTIELS DE MOBILITÉ MULTIPLES

TROIS PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENT ADAPTÉS AU TRANSFERT MODAL

En dehors des flux internes, la majeure partie des déplacements vers le lieu de travail se fait vers l'ouest du territoire et principalement vers Rouen et ses communes limitrophes.

Plusieurs modes de déplacement s'offrent à la population du territoire grâce à :

- Un réseau viaire efficace (A28, D1314, N31) ;
- Des lignes d'autobus connectées (ligne régionale, ligne 71, ligne 73,) ;
- Un réseau ferroviaire (ligne Rouen/Amiens).

Ces liaisons permettent des choix et des reports modaux, sur les bourgs, les nœuds routiers et gares/halte connectées à l'offre qu'il s'agit de valoriser et promouvoir, notamment autour des pôles de :

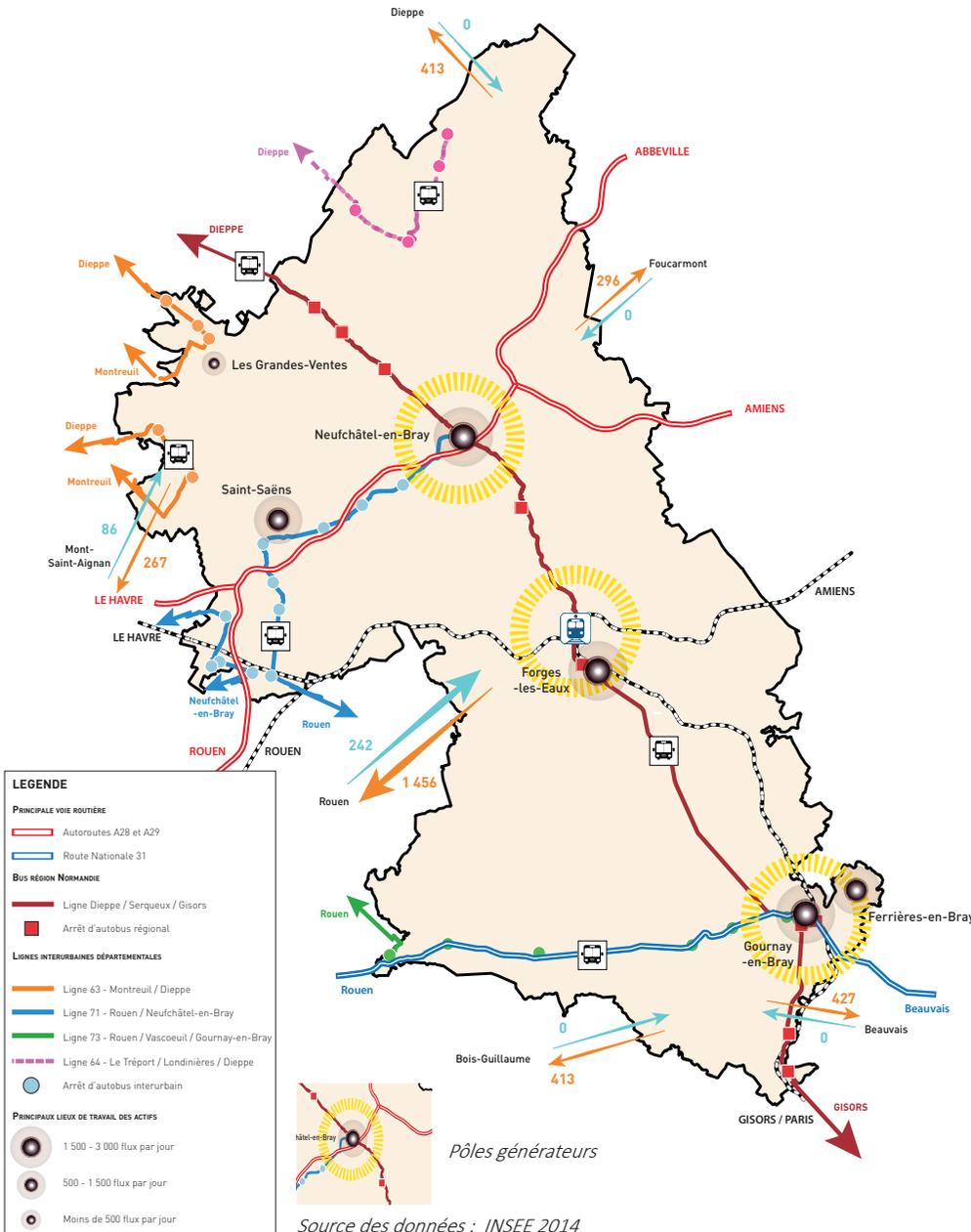
- **Neufchâtel-en-Bray** : intersection entre la ligne régionale, l'A28 et la ligne 71.
- **Serqueux** : intersection entre la gare et la ligne régionale d'autobus.
- **Gournay-en-Bray** : intersection entre la N31, la ligne régionale et la ligne 73.

ENJEUX

Limitier l'usage des véhicules individuels au cœur des pôles structurants par la réorganisation et le partage des voies au profit des modes actifs sous condition du report du trafic ;

Encourager le covoiturage par l'implantation organisée de points de regroupement sécurisés ;

Relancer le dialogue avec les entreprises sur la **mobilité professionnelle** et les «Plans de Déplacements des Entreprises».



A. LES FLUX DOMICILE / TRAVAIL TOURNÉS VERS L'EXTÉRIEUR

LE REPORT MODAL ET LES TEMPS DE DÉPLACEMENT VERS ROUEN

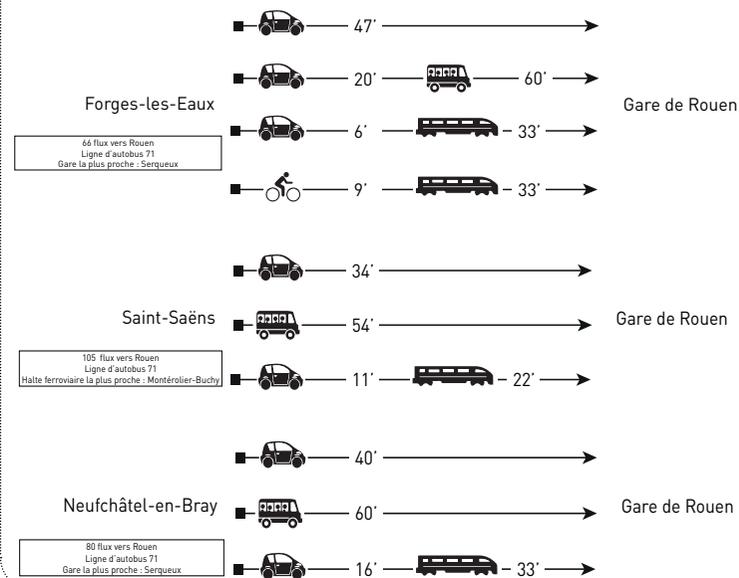
DES TEMPS DE DÉPLACEMENTS SIMILAIRES VERS ROUEN

Alors que la majeure partie des actifs du Pays de Bray se rend au travail en voiture, la réflexion concernant les flux domicile/travail tournés vers l'extérieur du territoire - dont Rouen - doit être considérée et notamment les alternatives au véhicule personnel.

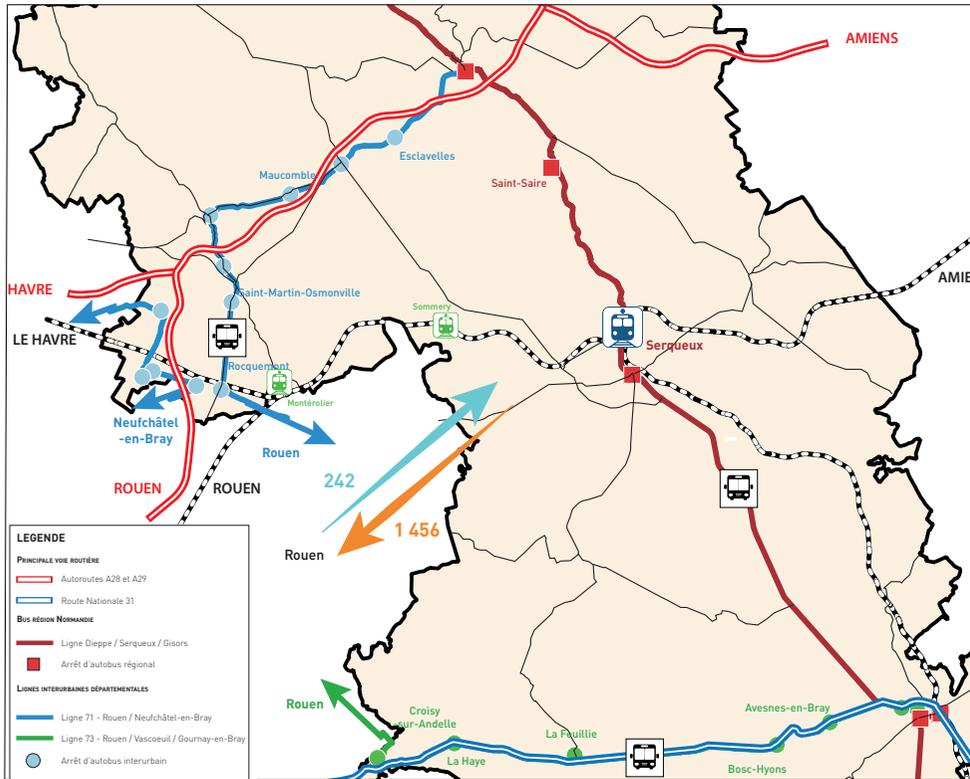
En prenant en considération trois des principales communes d'où partent les flux, le constat peut être fait que l'utilisation de moyens de transport alternatifs à la voiture vers Rouen offre des temps de trajets similaires aux déplacements en voiture personnelle :

- Depuis Saint-Saëns : un trajet voiture/train de 33mn au lieu de 34mn en voiture ;
- Depuis Neufchâtel-en-Bray : 49mn en voiture/train au lieu de 40mn en voiture ;
- Depuis Forges-les-Eaux : 42mn exclusivement par modes alternatifs au lieu de 47mn en voiture.

Temps de déplacement ciblé :



Les temps de parcours en voiture personnelle sont basés sur un trajet sans aucune obstruction liée à un embouteillage ou des nuisances extérieures.



UN GAIN ÉCONOMIQUE CERTAIN

L'utilisation de la voiture personnelle a un coût au kilomètre estimé à 0,34€ (coût à revoir à la hausse en raison des embouteillages à l'entrée de Rouen), ce qui suggère une différence de coût importante par trajet depuis les villes pourvoyeuses d'actifs **vers Rouen**, entre le transport alternatif à la voiture et l'utilisation du véhicule particulier :

FORGES-LES-EAUX

Gain de temps **5mn** Gain financier **7,3€**

SAINT-SAËNS

Gain de temps **1mn** Gain financier **1,18€**

NEUFCHÂTEL-EN-BRAY

Perte de temps **9mn** Gain financier **3,56€**

ENJEUX

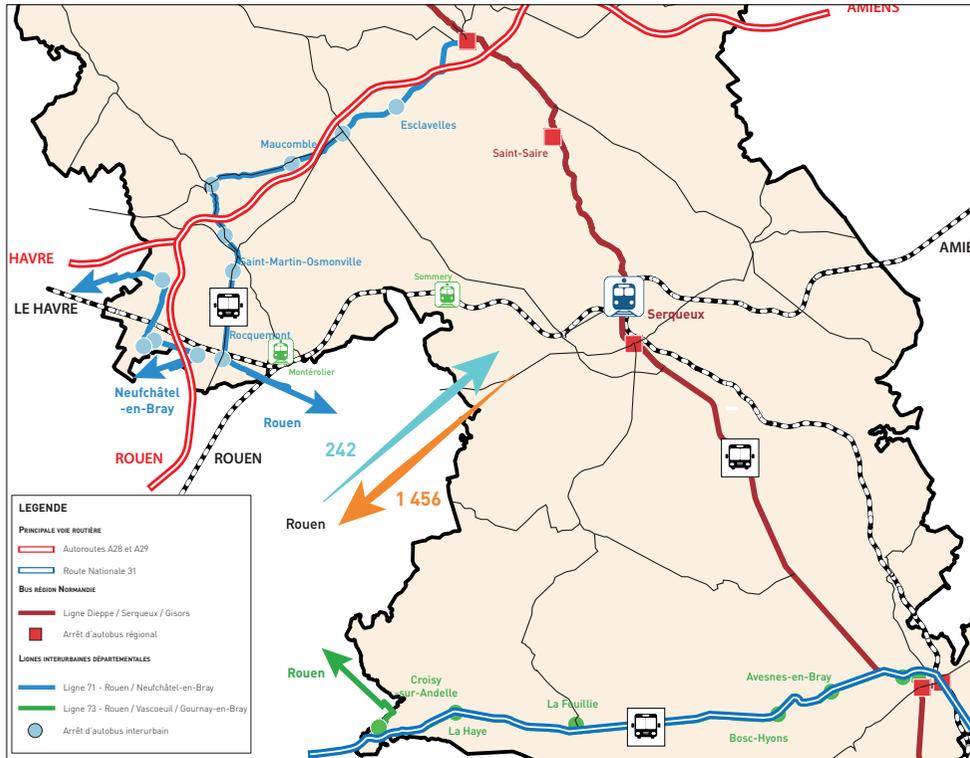
Encourager le report modal vers les lignes ferroviaires par des mesures incitatives et informatives ;

Adapter les horaires aux besoins des usagers ;

Organiser des campagnes d'information à destination des actifs du Pays de Bray pour faire part du gain de temps et d'argent en repensant ses déplacements vers leurs lieux de travail.

A. LES FLUX DOMICILE / TRAVAIL TOURNÉS VERS L'EXTÉRIEUR

LE REPORT MODAL ET LES TEMPS DE RUPTURE DE CHARGE



LES RUPTURES DE CHARGE

Les possibilités de report modal sont multiples pour se rendre ou revenir de Rouen, que ce soit à Neufchâtel-en-Bray (entre la ligne régionale et la ligne 71), à Serqueux (entre la ligne régionale et le train) ou à Gournay-en-Bray (entre la ligne régionale et la ligne 73).

Une réflexion pourrait être menée quant à l'utilité de faciliter ces déplacements vers Rouen depuis les communes du Pays de Bray vers les principaux transports en commun menant à Rouen.

Aux heures de pointe du matin, huit départs de transport en commun mènent à l'agglomération rouennaise (train et bus confondus) et dix font le trajet inverse en fin de journée.

La ligne régionale est la colonne vertébrale de ce report modal et deux directions mènent aux espaces de report. Sur les seize reports modaux potentiels du matin et les vingt du soir, **seuls cinq (14%) proposent un report modal acceptable, considéré en deça de 10mn d'attente.** Ce constat n'encourage pas la pratique d'un mode de transport alternatif à la voiture pour les actifs.

Notons également que le **report est d'autant plus difficile à Gournay-en-Bray** où les arrêts de la ligne régionale (Ancienne piscine, place d'armes, gare routière) ne correspondent pas aux emplacements de la ligne 73 (Felix Faure, St-Crespin).

Ruptures de charge aux heures de pointe du matin

NEUFCHÂTEL-EN-BRAY Place de la Libération

| Arrivée - Ligne régionale (Arrivant du Nord / Sud) | R* | Départ - Ligne interurbaine 71 | Arrivée à Rouen |
|--|-----|--------------------------------|-----------------|
| Aucun / 6 h 25 | 5' | 6 h 30 | 7 h 30 |
| Aucun / 6 h 25 | 40' | 7 h 05 | 8 h 35 |
| 7 h 16 / 6 h 25 | 54' | 8 h 10 | 9 h 10 |

SERQUEUX Gare SNCF

| Arrivée - Ligne régionale (Arrivant du Nord / Sud) | R* | Départ - Train SNCF | Arrivée à Rouen |
|--|-----|---------------------|-----------------|
| 6 h 32 / 6 h 10 | 12' | 6 h 44 | 7 h 25 |
| 7 h 33 / 6 h 10 | 11' | 7 h 44 | 8 h 25 |
| 7 h 33 / 7 h 55 | 8' | 8 h 03 | 8 h 32 |

GOURNAY-EN-BRAY Felix Faure, St-Crespin / Ancienn piscine, place d'armes, gare routière

| Arrivée - Ligne régionale (Arrivant du Nord / Sud) | R* | Départ - Ligne interurbaine 73 | Arrivée à Rouen |
|--|-----|--------------------------------|-----------------|
| 6 h 05 / Aucun | 15' | 6 h 20 | 7 h 33 |
| 7 h 05 / 6 h 58 | 5' | 7 h 10 | 8 h 28 |

Ruptures de charge aux heures de pointe du soir

NEUFCHÂTEL-EN-BRAY Place de la Libération

| Départ de Rouen - Ligne 71 | Arrivée - Ligne 71 | R* | Départ - Ligne régionale (Partant vers le Nord / Sud) |
|----------------------------|--------------------|-----|---|
| 16 h 30 | 17 h 40 | 41' | 19 h 40 / 18 h 21 |
| 17 h 30 | 18 h 45 | 36' | 19 h 40 / 19 h 21 |
| 18 h 00 | 19 h 10 | 11' | 19 h 40 / 19 h 21 |
| 18 h 30 | 19 h 45 | | Aucun / Aucun |

SERQUEUX Gare SNCF

| Départ de Rouen | Arrivée - Train SNCF | R* | Départ - Ligne régionale (Partant vers le Nord / Sud) |
|-----------------|----------------------|-----|---|
| 16 h 17 | 16 h 49 | 8' | 17 h 00 / 16 h 57 |
| 17 h 35 | 18 h 15 | 12' | 19 h 25 / 18 h 27 |
| 18 h 17 | 18 h 48 | 37' | 19 h 25 / 19 h 38 |
| 18 h 35 | 19 h 16 | 9' | 19 h 25 / 19 h 38 |

GOURNAY-EN-BRAY Felix Faure, St-Crespin / Ancienn piscine, place d'armes, gare routière

| Départ de Rouen - Ligne 73 | Arrivée - Ligne 73 | R* | Départ - Ligne régionale (Partant vers le Nord / Sud) |
|----------------------------|--------------------|-----|---|
| 17 h 15 | 18 h 30 | 21' | 18 h 51 / 19 h 00 |
| 18 h 25 | 19 h 34 | 46' | 20 h 20 / Aucun |

ENJEUX

Favoriser le recours aux modes de transports alternatifs à l'usage des voitures particulières en favorisant la coordination entre les bus et l'offre ferrée ;

Proposer dans le cadre des plans de déplacements entreprises, un axe de réflexion sur la flexibilité des horaires de travail en coordination avec l'offre de transport par rail et TC.

Source : Données régionales, SNCF, horaires VTNI 2018.

NB : Les heures de pointe correspondent aux mouvements pendulaires : (7h-9h le matin/16h-19h le soir) avec pour destination et départ la gare de Rouen, principal bassin d'emploi extérieur au Pays.

*R : Temps de rupture de charge minimal à l'horaire indiquée.

Surligné : Au moins l'un des deux temps est acceptable pour une correspondance.

B. LES PÔLES INTERNES MAJEURS DES FLUX DOMICILE/TRAVAIL

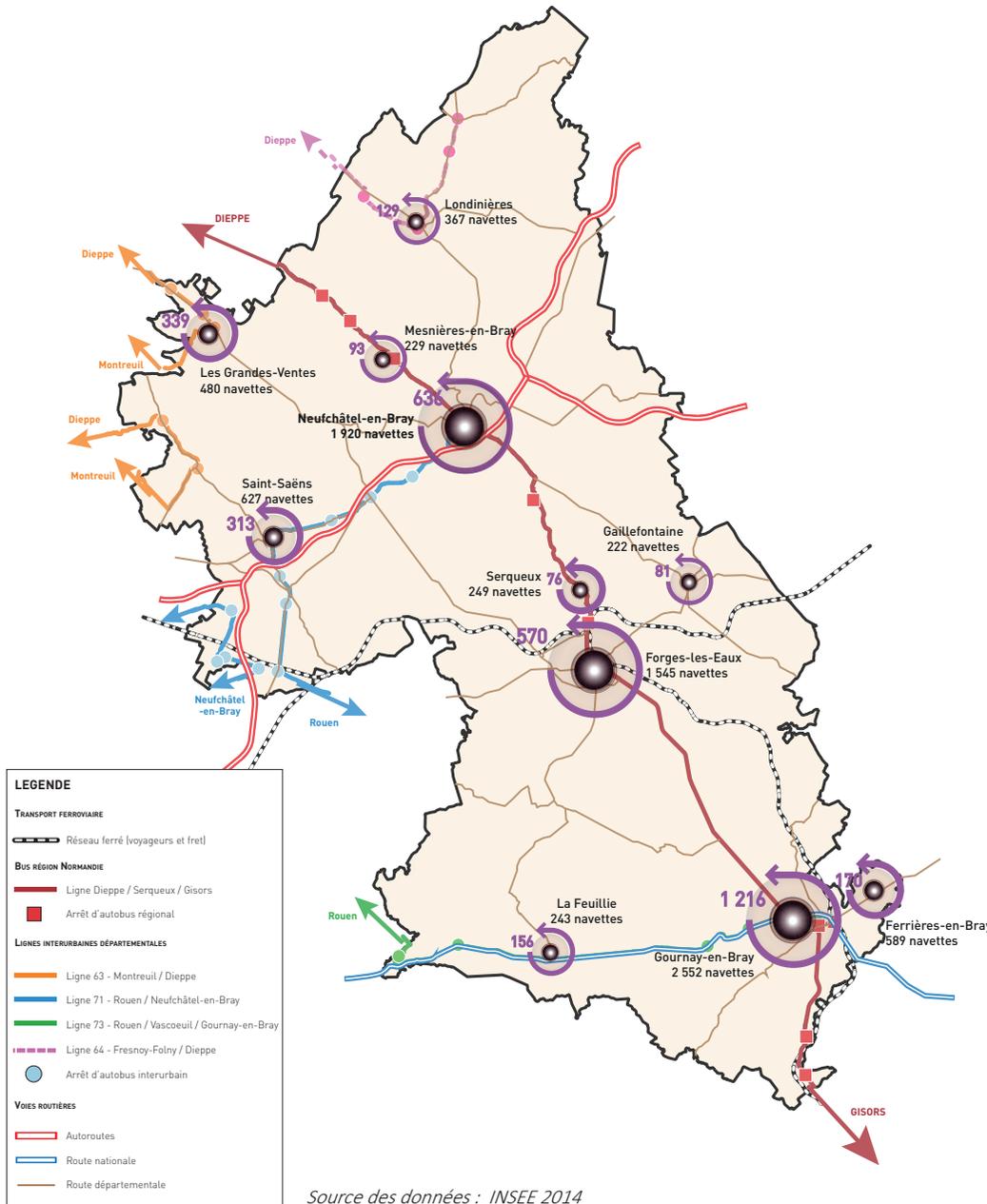
UN RÉSEAU D'EMPLOI ATTRACTIF POUR LES HABITANTS

UN TERRITOIRE POLARISÉ

Le Pays de Bray est un territoire structuré autour de **trois pôles d'attractivité internes** que sont Gournay-en-Bray, Neufchâtel-en-Bray et Forges-les-Eaux, tous situés le long de la ligne d'autobus régionale et qui constituent des nœuds de mobilité et de report modal. Néanmoins, des **pôles secondaires** se démarquent : Saint-Saëns (627 navettes), Les Grandes-Ventes (480 navettes), Ferrières-en-Bray (589 navettes), complétés par des pôles tertiaires.

Ce maillage permet un dynamisme certain du territoire et reflète la réalité de **56% (13 658) des actifs du territoire qui vivent et travaillent en Pays de Bray**.

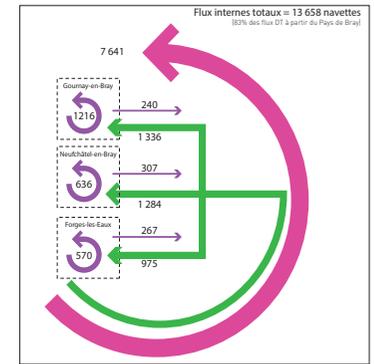
Parmi eux, **51% (6 953) travaillent sur leur commune de résidence**. C'est notamment le cas de la moitié des travailleurs à Gournay-en-Bray et de plus d'un tiers de ceux de Forges-les-Eaux.



ENJEUX

Limitier l'usage des véhicules individuels au cœur des pôles structurants par la réorganisation et le partage des voies au profit des modes actifs sous condition du report du trafic ;

- > Encourager le **covoiturage** par l'implantation organisée de points de regroupement sécurisés ;
- > Relancer le dialogue avec les entreprises sur la mobilité professionnelle « **Plan de Déplacements des Entreprises** ».



- Déplacements D/T internes au Pays de Bray (Hors trois pôles principaux) ayant pour OD l'une des 115 communes du Pays de Bray
- Déplacements D/T internes au pôle indiqué
- Déplacements D/T internes au Pays de Bray et ayant pour destination l'un des trois pôles principaux

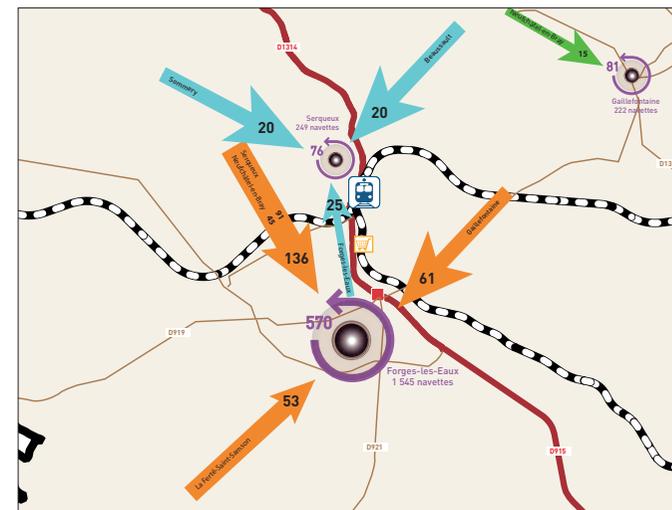
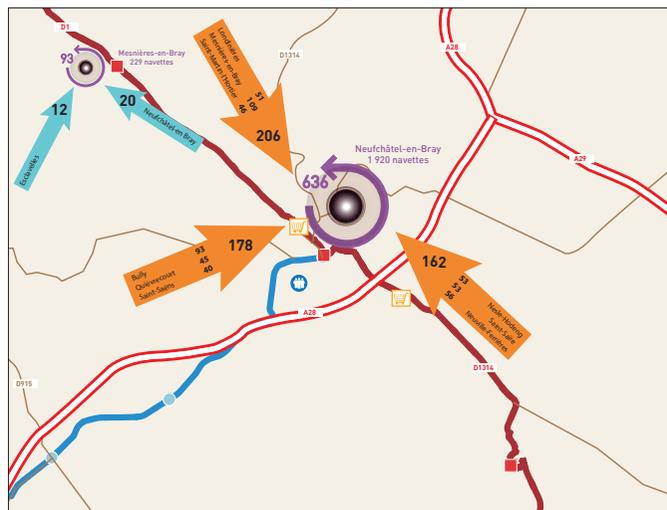
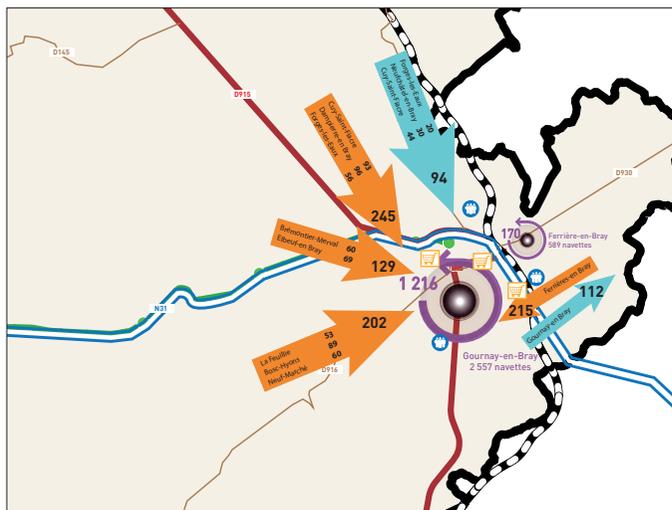
B. LES PÔLES INTERNES MAJEURS DES FLUX D/T

TROIS PÔLES INTERNES QUI SE DÉMARQUENT

Flux Domicile/Travail vers Gournay-en-Bray (2 557 navettes)

Flux Domicile/Travail vers Neufchâtel-en-Bray (1 920 navettes)

Flux Domicile/Travail vers Forges-les-Eaux (1 545 navettes)



Le pôle de Gournay-en-Bray est associé aux activités de Ferrières-en-Bray. Il est le **principal pôle d'attractivité interne** au Pays pour les actifs du territoire.

Alors que les flux Domicile/Travail de l'un à l'autre, via la D930, représentent plus de 320 navettes, le reste des provenances internes au Pays de Bray et voulant rejoindre ces communes pour travailler proviennent en grande majorité du nord.

Dampierre-en-Bray (96), Cuy-Saint-Fiacre (93), Forges-les-Eaux (56), Brémontier-Merval (60) et Elbeuf-en-Bray (69) concentrent près de 15% des travailleurs du territoire à destination des emplois de Gournay et la D915 est leur porte d'entrée.

Neufchâtel-en-Bray est le **second pôle attractif pour l'emploi** avec 1920 navettes par jour dont un tiers de neufchâtelois.

L'attraction de ce pôle rayonne dans le territoire depuis Saint-Saëns (40) à l'ouest, de Nesle-Hodeng (53) au sud, jusque Mesnières-en-Bray (109) au nord.

Les moyens pour s'y rendre sont multiples puisque Neufchâtel-en-Bray dispose d'une **situation stratégique**, au carrefour de la D1, la D1314, l'A28, la ligne d'autobus régionale et la ligne d'autobus 71. Les flux proviennent donc de tout le Pays et se rejoignent en ce nœud structurant.

Le pôle de **Forges-les-Eaux**, avec 1 545 navettes à sa destination chaque jour, **attire les actifs des villes limitrophes** telles que La Ferté-Saint-Samson (53 navettes), Gaillefontaine (61) ou Serqueux (91).

La présence de la gare de Serqueux est ici davantage un atout pour les actifs sortant du territoire du Pays de Bray mais moins pour les travailleurs de Forges-les-Eaux qui sont principalement brayons.

ENJEUX

Accompagner le **développement du covoiturage** sur les courtes (interne) et longues distances (externe) à destination des Pôles d'emplois ;

Réfléchir aux **Plans de Déplacements Entreprise** ;

Assurer un **traitement spécifique des entrées de ville** fortement mobilisées.

C. LES FLUX DOMICILE - LIEU D'ÉTUDE INTERNALISÉS

DES BRAYONS QUI ÉTUDIENT SUR LE TERRITOIRE

Les flux domicile-lieu d'études mettent en lumière un territoire qui retient ses écoliers, collégiens et lycéens puisque **81%** (10 856 navettes) **des flux sont internes** au Pays de Bray. Parmi les 19% restants qui se déplacent à l'extérieur du territoire pour étudier, **18% des flux se dirigent vers Rouen**, principalement au départ de Gournay-en-Bray (84 navettes) et Saint-Saëns (48 navettes).

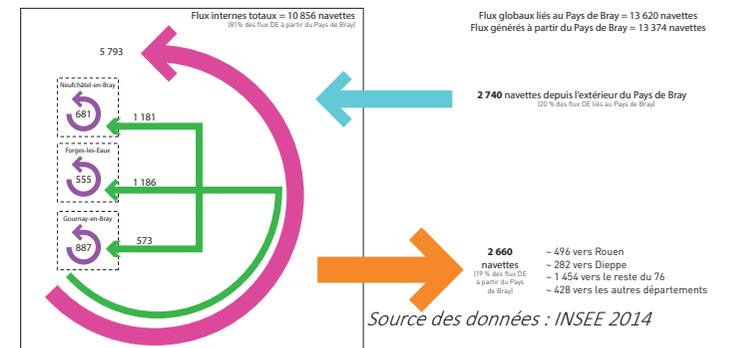
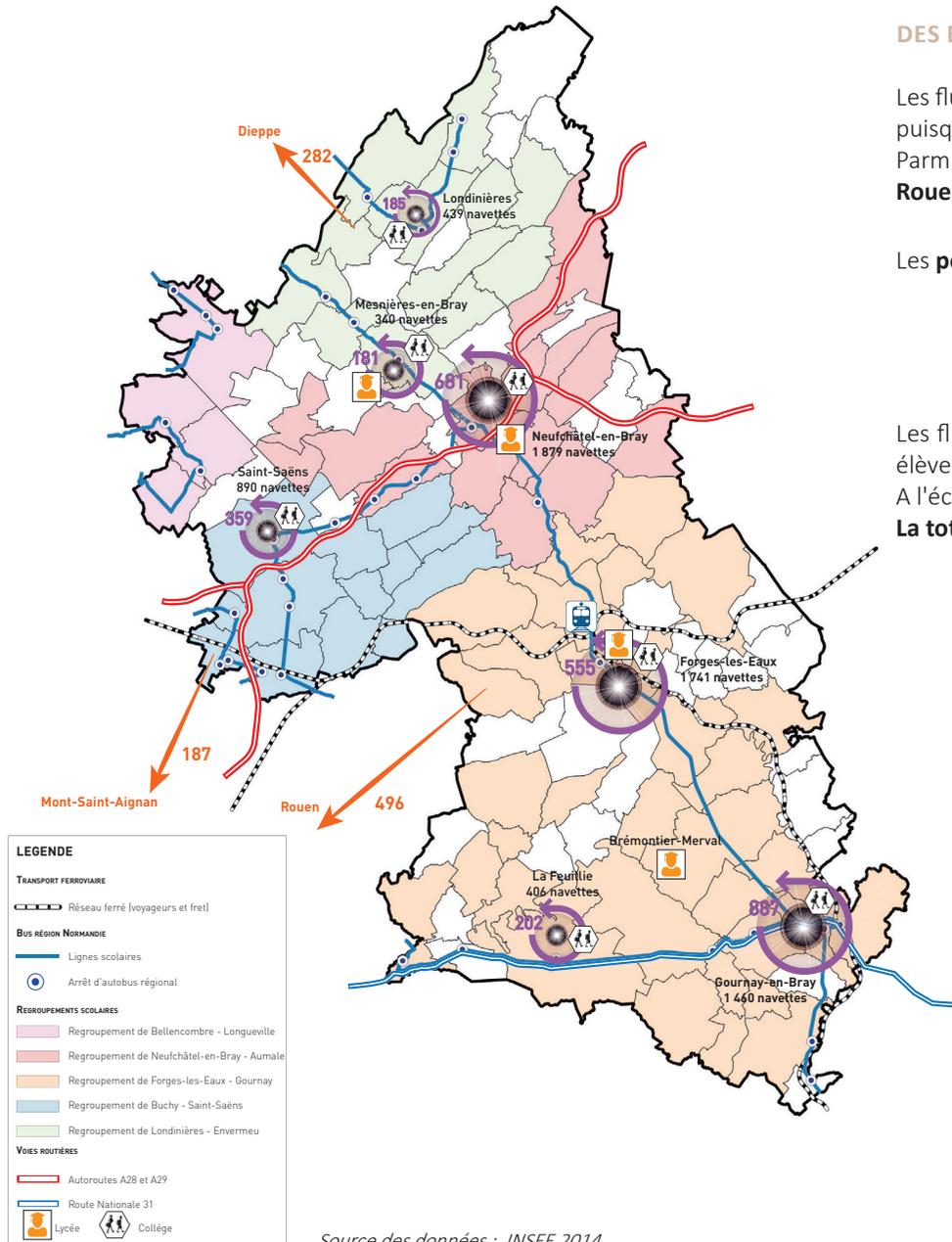
Les **pôles du Pays de Bray les plus attractifs** en termes de flux sont :

- Neufchâtel-en-Bray : 1 879 navettes (14% des flux du territoire) ;
- Forges-les-Eaux : 1 741 navettes (13% des flux) ;
- Gournay-en-Bray : 1 460 navettes (11% des flux).

Les flux internalisés dans les communes sont plus présents à Gournay-en-Bray où 887 actifs, soit 60% des élèves de la commune y vivent.

A l'échelle du territoire, ce sont **47%** (5 066) **des actifs qui résident et étudient dans leur commune.**

La totalité des communes est desservie par le réseau d'autobus scolaires.



ENJEUX

Renforcer / Développer les actions déjà menées sur l'écomobilité scolaire afin de repenser les déplacements des élèves vers leur école (Pédibus, Cyclo-bus,...) au coeur des communes génératrices ;

Pacification de la circulation automobile aux abords des établissements scolaires pour favoriser et sécuriser l'accessibilité des établissements scolaires par les modes actifs ;

Organiser "le chaînage Bus et vélo", abris à vélo, pistes cyclables sécurisées vers les arrêts de bus.

D. ANALYSE DES PUBLICS VULNÉRABLES SELON LES TRANCHES D'ÂGE

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LONDINIÈRES

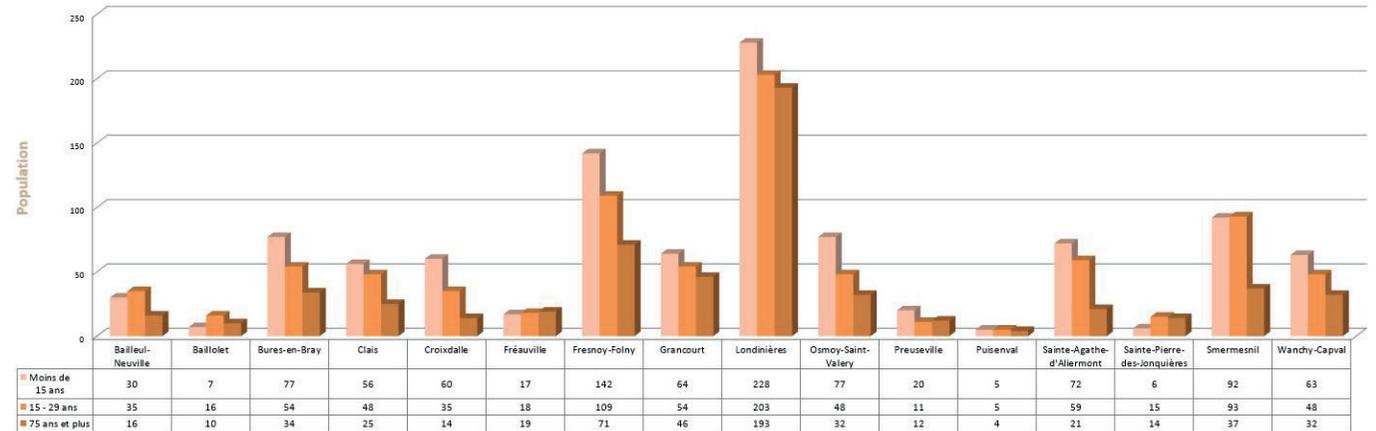
...LES JEUNES DE 15 À 24 ANS

Les jeunes représentent une population cible dans la mesure où il est important de les sensibiliser et de les encourager à se déplacer autrement qu'en voiture individuelle ou en véhicule à deux roues motorisé.

Les besoins de déplacement sont différents selon la tranche d'âge :

- **Avant 14 ans**, les besoins en déplacement sont de courtes distances et principalement internes aux communes vers les établissements scolaires ou les activités extra-scolaires.
- **Entre 15 et 24 ans**, les besoins de déplacements sont tournés vers l'extérieur du territoire vers des établissements scolaires (lycées et enseignement supérieur), les loisirs/achats et l'emploi.

Répartition de la population par tranche d'âge - CC de Londinières



Source : Données INSEE 2014

...LES PERSONNES DE 75 ANS ET PLUS

La population de 75 ans et plus est captive de l'offre (baisse d'accès à l'automobile) car il s'agit très souvent de personnes isolées, particulièrement en milieu rural. Ainsi, ce public présente un besoin accru de services à la mobilité (livraison à domicile, offre de transport à la demande vers les établissements de santé, les marchés et les centralités commerciales, etc.).

LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LONDINIÈRES

Au sein de l'EPCI de Londinières, près d'un quart des personnes âgées réside à Londinières (23,9%) et plus d'un dixième à Fresnoy-Folny (12,8%).

Les lignes principales de transports en commun menant aux pôles régionaux ne sont pas reliées à ces communes. La part de personnes âgées est également extrêmement marquée à Smermesnil.

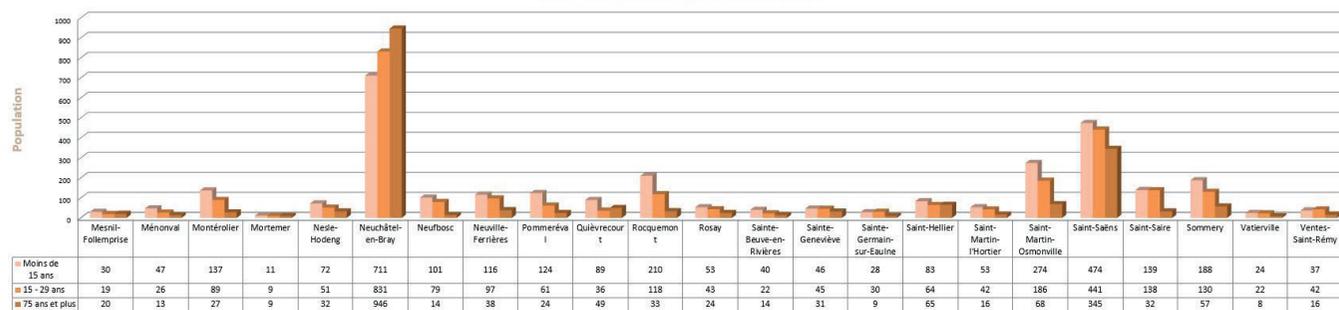
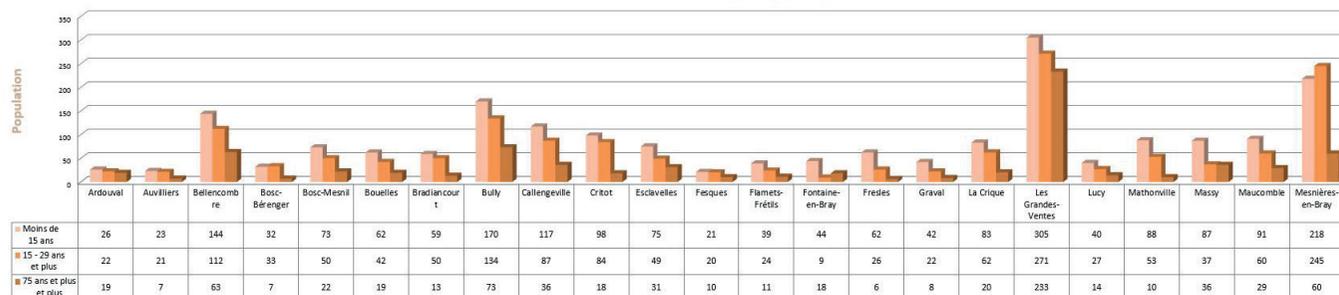
La principale concentration de jeunes de moins de 15 ans est effective au sein des mêmes communes qui sont rattachées à des établissements scolaires présents à Londinières.

Toutefois, la part de jeunes est aussi prégnante au sein des communes de Bures-en-Bray (46,6%) et Osmoy-Saint-Valery (49%), directement desservies par la ligne régionale et donc les pôles du Pays.

D. ANALYSE DES PUBLICS VULNÉRABLES SELON LES TRANCHES D'ÂGE

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES BRAY-EAWY

Répartition de la population par tranche d'âge - CC Bray-Eawy



Source : Données INSEE 2014

DES LIENS ENTRE LES ÉTABLISSEMENTS ET LES PORTRAITS DÉMOGRAPHIQUES

Les communes de Saint-Saëns, Saint-Martin-Osmonville, Les Grandes-Ventes et Neuchâtel-en-Bray accueillent toutes des EHPAD, d'où une forte proportion de personnes de 75 ans et plus qu'il s'agit de considérer dans les liens de transport à établir ou conforter.

Les plus jeunes sont présents en quantité dans les villes les plus denses du territoire de l'EPCI Bray-Eawy. Au sein des communes regroupant le plus d'établissements scolaires, le lien est évident pour rejoindre les domiciles aux lieux d'études. Il s'agit de considérer les parcours internes aux communes en terme de mobilité active afin de faciliter les déplacements internes des plus jeunes.

QUATRE PÔLES DÉMOGRAPHIQUES

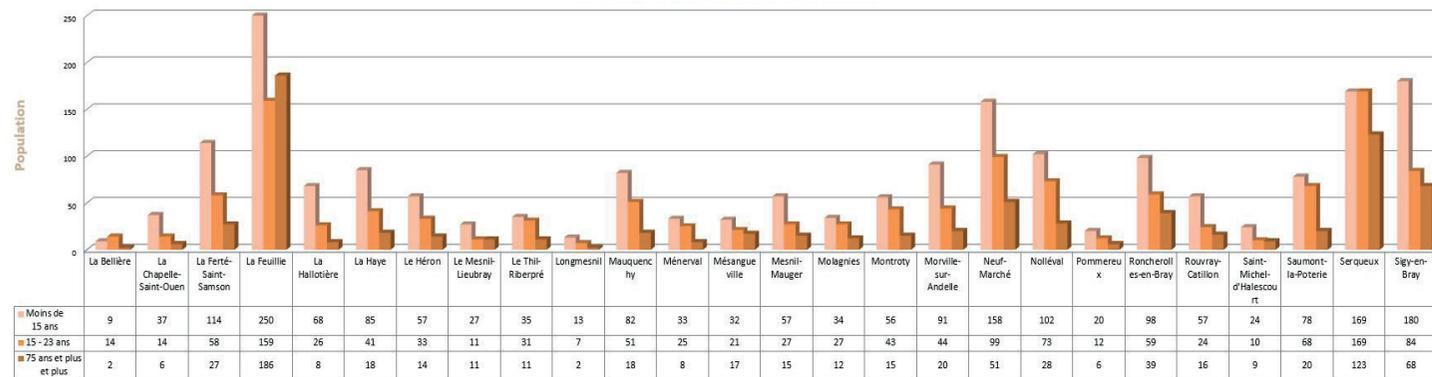
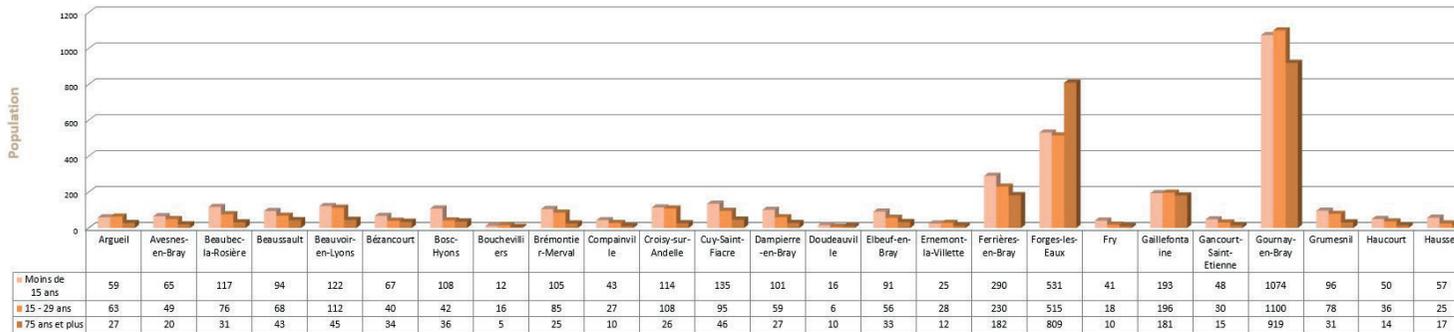
Les communes de Neuchâtel-en-Bray, Mesnières-en-Bray, Les Grandes-Ventes et Saint-Saëns sont celles qui ont le plus de poids démographique au sein de la CC Bray-Eawy. Toutes sont reliées par des réseaux de transports en commun sauf la commune des Grandes-Ventes qui ne peut rejoindre le pôle de Neuchâtel-en-Bray que via le transport individuel.

Avec 233 personnes âgées sur son territoire, le lien pourrait être facilité vers le pôle hospitalier de Neuchâtel-en-Bray, d'autant plus que peu de transports à la demande sont présents dans ce secteur du territoire.

D. ANALYSE DES PUBLICS VULNÉRABLES SELON LES TRANCHES D'ÂGE

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES 4 RIVIÈRES

Répartition de la population par tranche d'âge - CC des 4 Rivières



Source : Données INSEE 2014

UN TERRITOIRE AUX POLARITÉS MULTIPLES ASSURANT UNE RÉPARTITION ÉQUILIBRÉE DES POPULATIONS

Une forte proportion de jeunes est constatée dans les communes de Sigy-en-Bray, Neuf-Marché et La Feuillie, alors que les établissements scolaires de la CC des 4 Rivières sont essentiellement concentrés autour de Gournay-en-Bray, La Feuillie et Forges-les-Eaux (collège et lycée). Les liens de mobilité depuis Sigy-en-Bray doivent être étudiés afin d'assurer des liens efficaces vers les pôles structurants accueillant les établissements scolaires et les lieux de loisirs. Seule la ligne 73 forme une liaison permanente depuis Gournay-en-Bray jusqu'à Rouen.

Les personnes les plus âgées du territoire se concentrent essentiellement dans les villes au poids démographique le plus élevé, tels que Gournay-en-Bray, Forges-les-Eaux, La Feuillie et Serqueux. Trois de ces communes sont reliées entre elles par la ligne régionale et deux d'entre elles accueillent des marchés vecteurs d'attraction.

Gournay-en-Bray, Forges-les-Eaux, Gaillefontaine et La Feuillie accueillent des EHPAD sur leurs territoires qui se situent à proximité de plusieurs services de transports à la demande, notamment celui de l'association Auto-Sages qui oeuvre pour améliorer la mobilité des plus vulnérables.

ENJEUX

Offrir des moyens de se déplacer pour tous : jeunes personnes non motorisées, personnes âgées en s'appuyant sur des offres de déplacement adaptées ;

Communiquer sur les offres de transports privés et associatifs ;

Créer une navette interne favorisant l'accès aux établissements, aux commerces et équipements ;

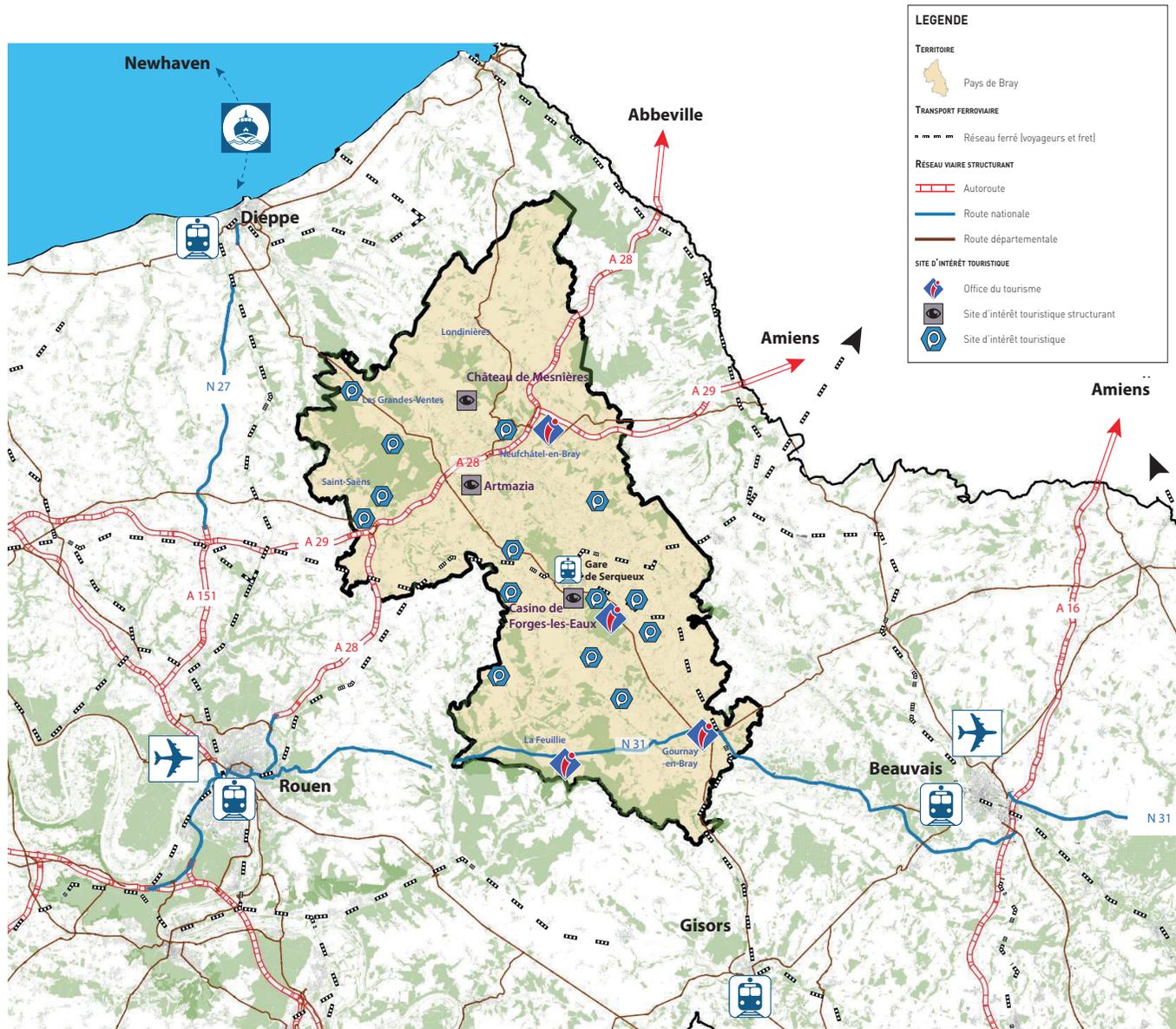
Valoriser la ligne régionale pour améliorer l'accessibilité des plus jeunes aux communes les plus dynamiques du territoire ;

Faciliter les transits des personnes les plus vulnérables vers la commune de Neufchâtel-en-Bray ;

Valoriser et promouvoir les accès aux marchés de Forges-les-Eaux et Gournay-en-Bray via les services d'autobus existants.

E. LE PAYS DE BRAY: SUR LES ROUTES TOURISTIQUES

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES 4 RIVIÈRES



UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE ANIMÉ PAR LES RÉSEAUX DE MOBILITÉ

Les sites touristiques présents en Pays de Bray sont dispersés et présents sur une grande partie du territoire, lui-même relié à des systèmes de transports qui encouragent leur accessibilité.

La localisation, la desserte viaire, ferrée et cyclable du Pays de Bray offrent un potentiel de développement touristique fort.

Le Pays de Bray se trouve au cœur de :

- L'attractivité de la côte Albâtre ;
- L'accès et la desserte reliant les pôles régionaux et les flux provenant de l'étranger ;
- Les sites touristiques structurants (casino de Forges-les-Eaux, la route des fromages, les activités de loisirs) ;
- La voie verte et les circuits intercommunautaires ;
- Le patrimoine naturel et la route des paysages.

L'accessibilité vers la côte, bien qu'encouragée par les routes départementales et par la ligne d'autobus régionale, est aussi et surtout facilitée par l'axe de l'Avenue Verte si prégnant dans l'identité brayonne.

ENJEUX

Favoriser les retombées économiques en appuyant l'attention sur les réseaux qui relient les pôles touristiques ;

Utiliser l'intermodalité comme levier de développement touristique ;

Coordonner et structurer l'organisation touristique à plus grande échelle.

F. LES ÉQUIPEMENT TOURISTIQUES ET MODES ACTIFS

UN CADRE NATUREL EXCEPTIONNEL À L'ORIGINE DE L'ATTRACTIVITÉ

Les **paysages et grandes masses boisées** du Pays de Bray sont en grande partie à l'origine de l'**attractivité touristique du territoire**. Encadré par **trois forêts domaniales** (Forêt domaniale d'Eu au nord-est, d'Eawy au nord-ouest, de Lyons au sud), le territoire accueille la **Route des Paysages** et de multiples sites d'intérêt naturel comme le Jardin du Mesnil à Montérolier ou le Marais de Normanville au Mesnil-Lieubray.

Ces espaces naturels accueillent de multiples chemins de randonnées et de cyclo-tourisme. Que ce soit en termes d'entités boisées ou d'équipements touristiques, le nord du territoire et plus particulièrement le territoire de la CC de Londinières est moins représenté.

DES ÉQUIPEMENTS TOURISTIQUES SITUÉS SUR L'AVENUE VERTE

L'Avenue Verte traverse le Pays de Bray en desservant plusieurs équipements liés au tourisme :

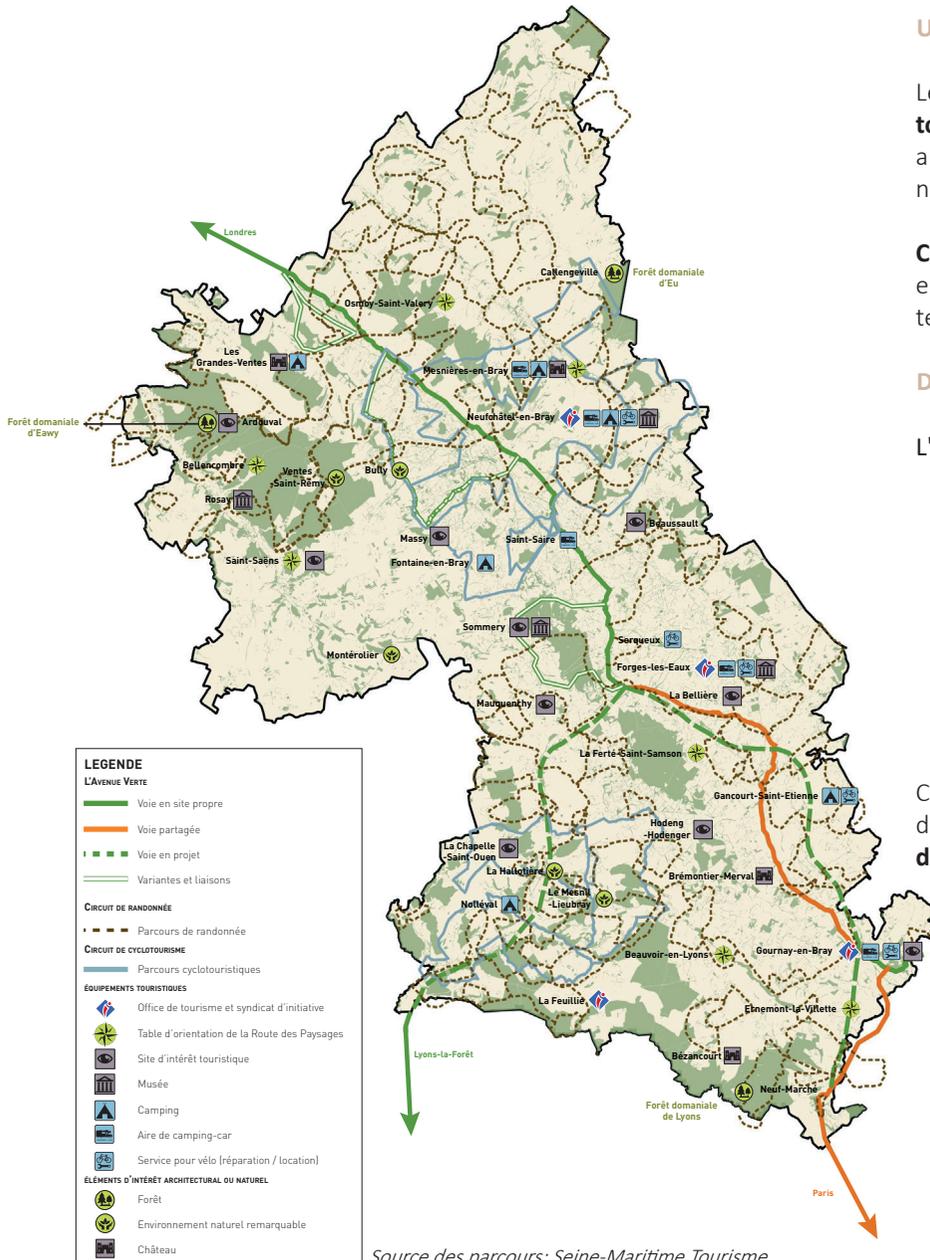
- > Trois offices de tourisme à Neufchâtel-en-Bray, Forges-les-Eaux et Gournay-en-Bray et un syndicat d'initiatives à Londinières et un Bureau Informations Touristiques à la Feuillie ;
- > Des campings, des aires de camping-car et des hébergements ;
- > Un projet lié au cyclo-tourisme tel que des stations de réparation ou de location de cycles ;
- > Des musées (Musée de la Résistance à Forges-les-Eaux, Musée des Arts et Traditions Populaires à Neufchâtel-en-Bray) et châteaux (à Mesnières-en-Bray et Brémontier-Merval) ;
- > Des sites exceptionnels avec par exemple le casino de Forges-les-Eaux.

Ces équipements et sites touristiques, sur le chemin de l'Avenue Verte, sont en lien direct avec la plupart des circuits pédestres et cyclables du Pays de Bray, encourageant un **potentiel économique et de développement**.

ENJEUX

Favoriser le développement des activités et équipements touristiques en lien avec les offres de mobilité active;

Structurer, organiser l'offre touristique en s'appuyant sur les réseaux de mobilités actives et l'offre de transports en commun.



III. LA DESSERTE ROUTIÈRE

A. UNE DESSERTE ROUTIÈRE EXTÉRIEURE STRUCTURANTE RELIANT LES PÔLES RÉGIONAUX

UN TERRITOIRE AU COEUR DE NŒUD ROUTIERS

UNE DESSERTE ROUTIÈRE TRAVERSANTE ET STRUCTURÉE

Le Pays de Bray bénéficie d'un réseau d'infrastructures diversifié qui le place au coeur du triangle Rouen-Dieppe-Amiens, grâce à :

- > L'**A28-A29** qui traverse la portion nord du territoire pour rejoindre Rouen, Le Havre et Amiens en moins d'une heure ;
- > La **N31**, dans la portion sud, reliant Rouen au territoire du Beauvaisis en passant par Gournay-en-Bray ;
- > La **D915** et la **D1314** font office de voies structurantes nord/sud qui unissent le territoire au pays dieppois.

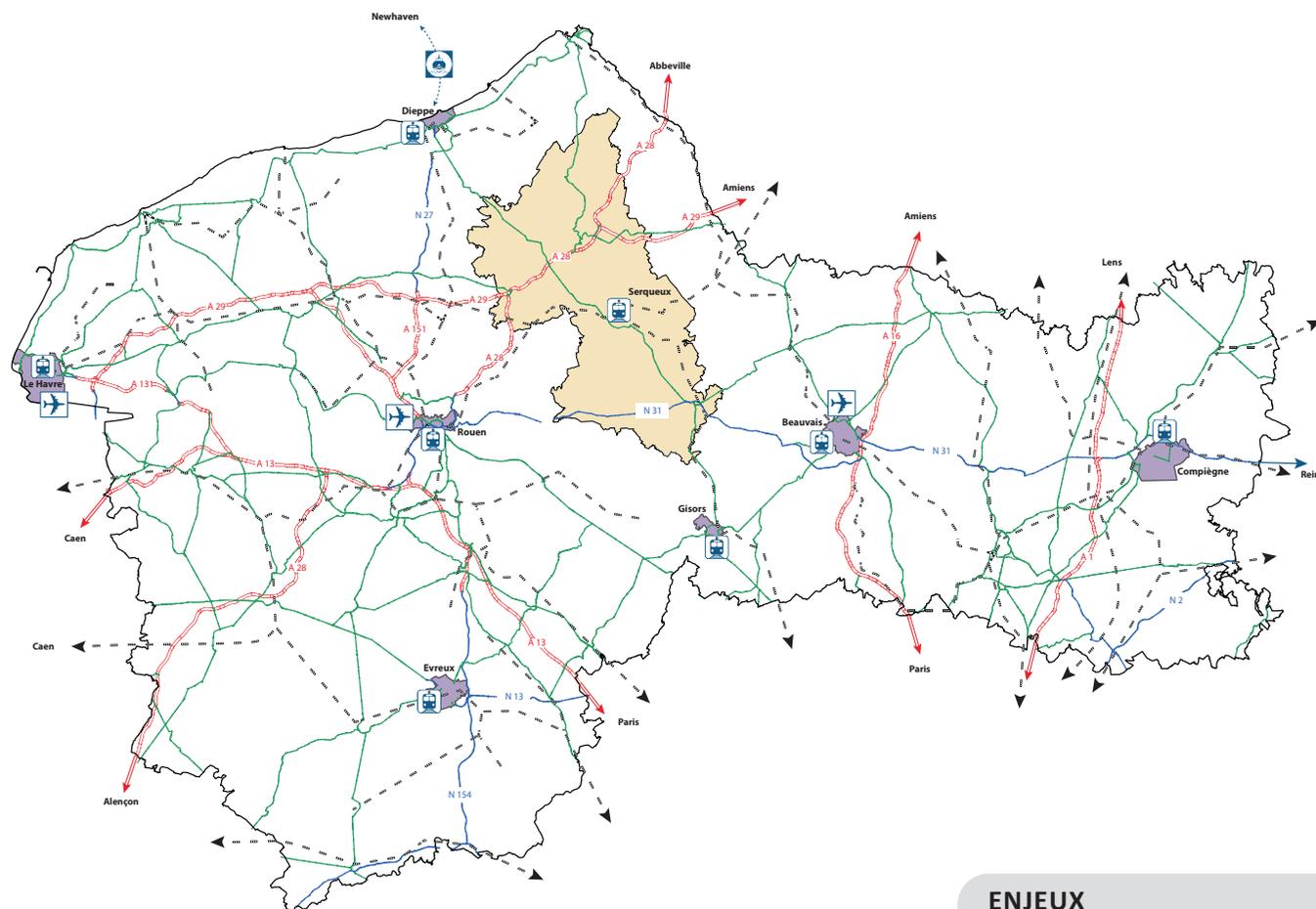
DES PÔLES DE MOBILITÉS ATTRACTIFS

Le territoire est desservi par un réseau ferré, les gares de Serqueux, de Gournay et Montérolier ainsi que la halte de Sommersy se trouvant sur la **ligne reliant Rouen à Amiens**. Il faut compter 33mn pour effectuer le trajet jusqu'à Rouen via le train. La ligne Serqueux / Gisors, permet de relier les deux communes en 39 mn.

Aucune voie directe ne mène vers le littoral et le pôle de Dieppe, d'où partent quatre ferries par jour vers Newhaven.

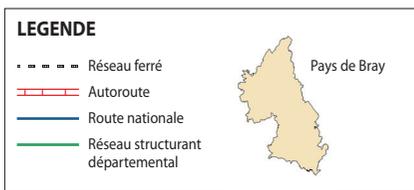
UNE DISTANCE NOTABLE VIS-À-VIS DES AÉROPORT

Considérant Serqueux comme étant le centre du territoire, **55 km le séparent de l'aéroport** de Beauvais et **50 km du littoral** (Dieppe), ce qui implique des besoins de mobilité pour accéder à ces points de transports vers l'étranger.



Temps de déplacement ciblé :

| | | |
|-----|---|----------------------|
| 46' | → | Gare de Rouen |
| 52' | → | Gare de Dieppe |
| 59' | → | Gare de Beauvais |
| 69' | → | Gare de Amiens |
| 49' | → | Aéroport de Rouen |
| 51' | → | Aéroport de Beauvais |



ENJEUX

Privilégier le développement du territoire en s'appuyant sur le réseau structurant ;

Améliorer la lisibilité routière par rapport à l'A28-29, la N31 et la RD915-1314 qui irriguent le territoire ;

Intégrer une analyse des temps de déplacement ciblé sur certaines liaisons structurantes ;

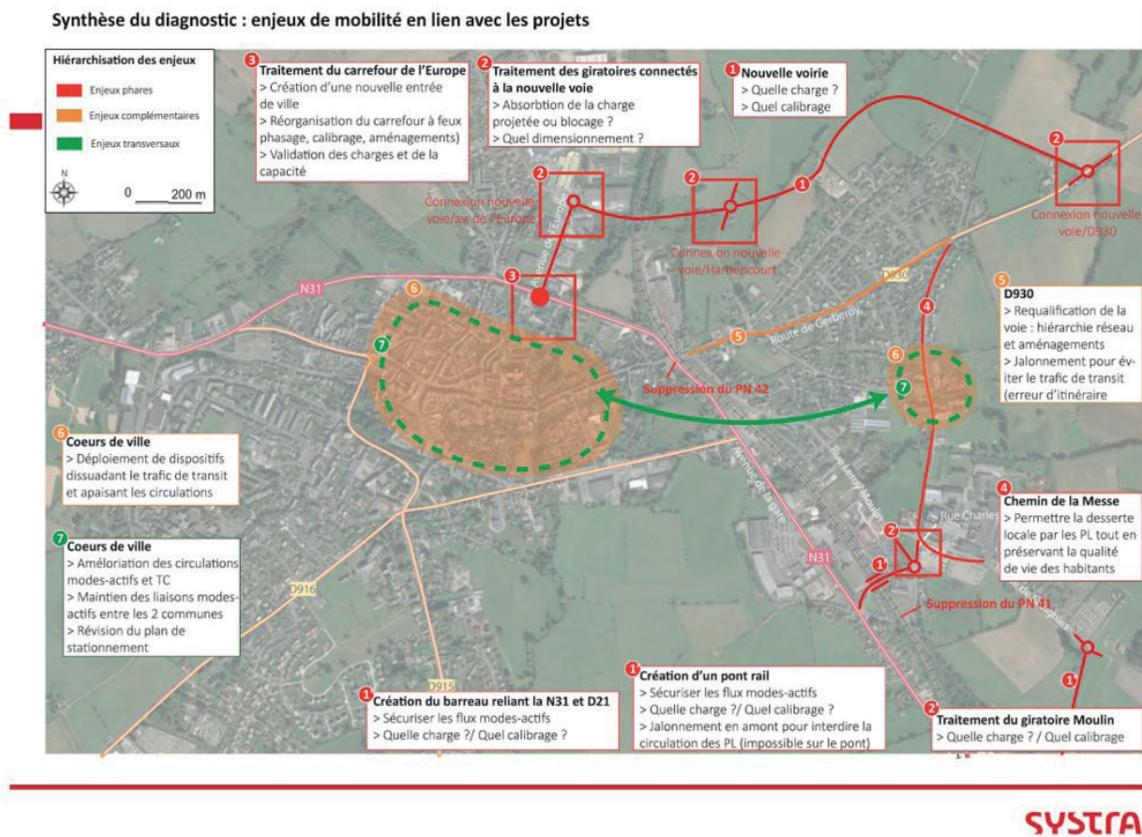
Réfléchir à une offre d'emplois adaptée aux profils et aspirations des actifs pour **limiter les déplacements domicile-travail à l'extérieur du territoire.**

B. DES PROJETS ROUTIERS EN COURS ET À VENIR

LE CONTOURNEMENT SUD DE GOURNAY-EN-BRAY

Depuis plus de 30 ans, **un projet de contournement sud de Gournay-en-Bray est discuté**, alors que plus de 20 000 véhicules passent chaque jour sur la N31 dont 12 000 à 14 000 poids lourds.

Ce projet n'est pas formalisé et ne se traduit aujourd'hui que par **une étude préconisant dans le cadre du diagnostic des actions à approfondir**. Une enquête Origine-Destination a été menée en avril 2018 afin d'établir la réalité des déplacements au sein de Gournay-en-Bray mais aussi de Ferrières-en-Bray. Pour autant, rien n'assure que le projet sera un jour réalisé.



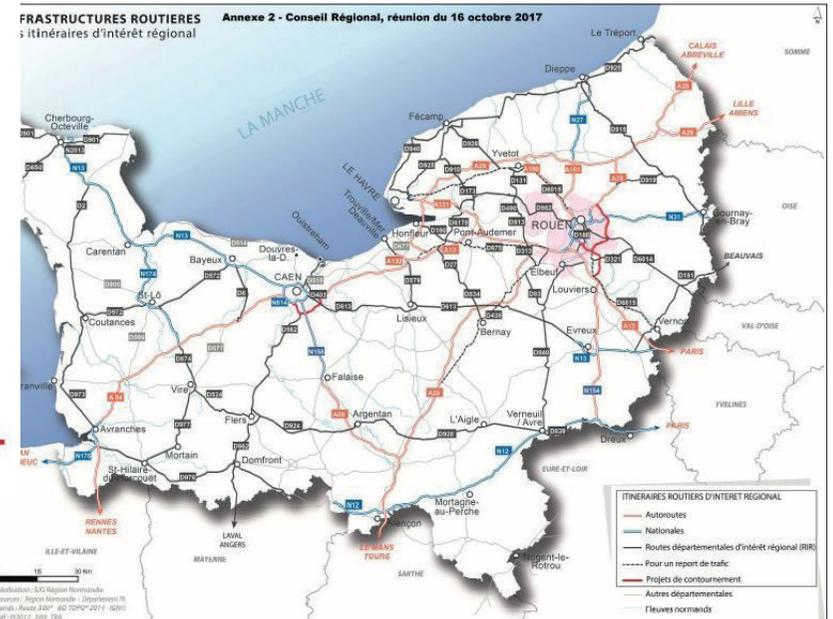
DES ITINÉRAIRES D'INTÉRÊT RÉGIONAL

La loi NOTRe ayant permis aux régions de financer des voies et des axes routiers « *qui constituent des itinéraires d'intérêt régional* », la Normandie a fait de ce levier déterminant sa priorité au service de la mobilité, du développement économique et de l'attractivité du territoire.

Les services de la Région ont listé les **routes accueillant au moins 4 000 véhicules par jour** et les ont estimées comme étant des itinéraires à caractère régional. Une attention et un investissement particuliers leur seront portés puisque ces liaisons routières sont considérées comme le maillage essentiel de la région. Au sein du Pays de Bray, les **autoroutes A28 et A29**, la **N31** et la **D915** sont concernées.

LE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN

Hors du territoire mais impactant directement les flux du Pays, le contournement est de Rouen prévu pour relier l'A28 à l'A13 facilitera les transits vers le principal bassin d'emploi. Cette nouvelle voie, de 41,5 km, aura un échangeur avec l'A28 et la N31, deux axes structurants du Pays de Bray.



C. UNE ARMATURE INTERNE COMPLÉMENTAIRE

UN RÉSEAU PRIMAIRE MAJEUR

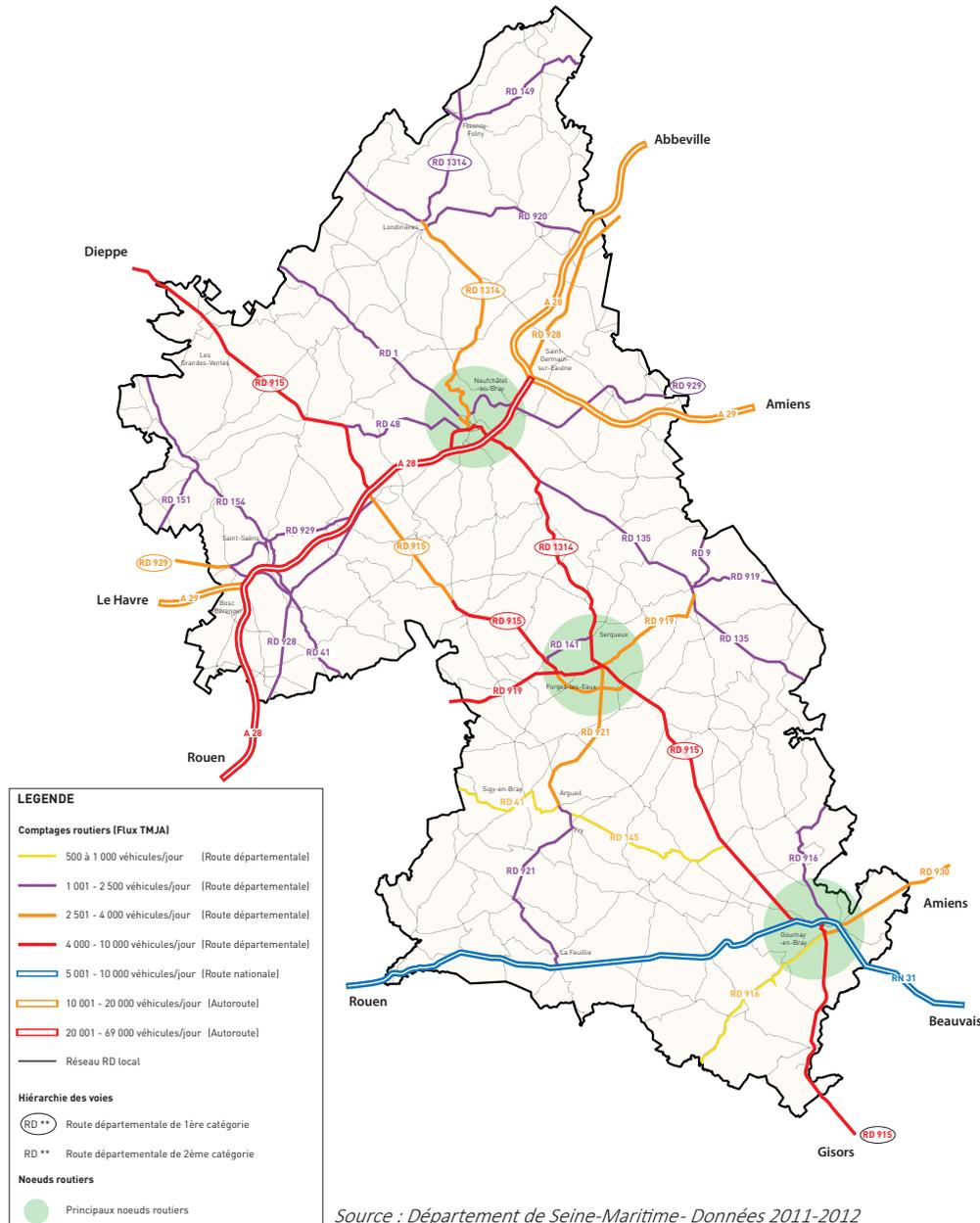
Les **autoroutes A28 et A29** accueillent une grande partie du transit dans l'axe Rouen/Le Havre-Amiens. La **N31**, au sud complète le réseau primaire.

La **D915 et la D1314**, deux départementales structurantes **sont considérées de 1^{ère} catégorie** - parce qu'accueillant entre 4 000 et 10 000 véhicules par jour - et traversent le territoire dans l'axe nord/sud pour compléter le maillage primaire du Pays de Bray. Cet essieu territorial est fortement emprunté au quotidien et permet l'accès au littoral depuis la région parisienne.

UN RÉSEAU SECONDAIRE PROPOSANT DE NOMBREUSES ALTERNATIVES

En parallèle de ce réseau primaire, **des routes départementales secondaires** - dont le trafic varie entre 2 500 et 4 000 véhicules par jour - complètent le système routier du territoire. **Les plus empruntées s'acheminent autour des pôles** de Neufchâtel-en-Bray (D928), Forges-les-Eaux (D919, D921) et Gournay-en-Bray (D930). Un trafic pouvant atteindre 4 000 véhicules par jour déferle sur ces axes de 2^{ème} catégorie pour rejoindre ces nœuds.

Un **réseau de routes départementales et communales locales** complète le réseau afin de desservir l'ensemble des villages, hameaux et lieux-dits du Pays de Bray.



ENJEUX

Réfléchir à une hiérarchisation claire du réseau viaire afin notamment d'organiser les flux inter-communes entre les pôles générateurs et valoriser les axes structurants comme vitrines pour le développement du tourisme (RD915-1314-919-928);

Développer de l'activité économique, créer des logements et des équipements le long des réseaux structurants.

D. TROIS PÔLES PRÉSENTANT DES NŒUDS VIAIRES À ENJEUX

LE PÔLE DE NEUFCHÂTEL-EN-BRAY

UNE IMPORTANTE CONCENTRATION DE FLUX AU NIVEAU DES TROIS PÔLES STRUCTURANTS DU PAYS

De nombreux réseaux routiers et flux associés convergent au sein des pôles de Neufchâtel-en-Bray, Gournay-en-Bray et Forges-les-Eaux. Ces points de regroupements sont des plaques tournantes de la mobilité dans le Pays-de-Bray, véritables zones d'attractivité et de transits. Une attention particulière doit leur être apportée.

Ces trois pôles sont également des points de convergence des flux domicile-travail: **46% des actifs exerçant leur profession sur le territoire se rendent dans l'une de ces trois communes pour travailler.**

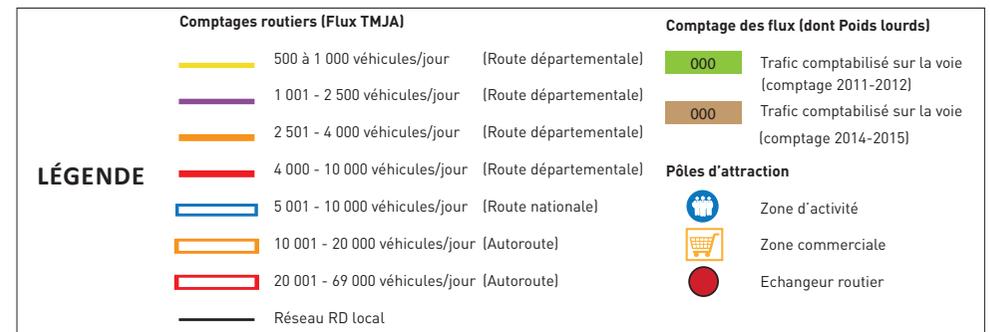
DES FLUX À DESTINATION DE NEUFCHÂTEL-EN-BRAY

Autour de Neufchâtel-en-Bray, ce sont près de 25 000 véhicules qui circulent par jour sur l'A28, là où on constatait entre 15 000 et 16 000 véhicules en 1998. L'accroissement des flux est un fait à considérer dans l'évolution du territoire, et notamment sur cet axe prépondérant. **La D1314, la D48, la D1, et la D929 traversent toutes l'agglomération neufchâteloise, augmentant le flux de plus de 17 000 véhicules par jour.**

Le nœud routier de Neufchâtel-en-Bray s'organise autour d'une zone d'activité qui accueille un bowling, des entreprises liées à la construction et une zone commerciale (magasins de vêtement, de décoration et d'électroménager...).

L'échangeur routier menant à la commune depuis l'A28 concentre les flux depuis l'ouest où 5 840 véhicules (dont 5,6% de poids lourds) passent chaque jour.

Deux pôles commerciaux encadrent ce pôle structurant : l'un au sud du territoire communal (prochainement un Lidl), et l'autre au sein du tissu urbain (Leclerc) et génère des transits.



Source : Département de Seine-Maritime & DREAL

D. TROIS PÔLES PRÉSENTANT DES NŒUDS VIAIRES À ENJEUX

LE PÔLE DE GOURNAY-EN-BRAY



UNE PRÉSENCE FORTE DES POIDS LOURDS AUTOUR DE GOURNAY-EN-BRAY

Une attention spécifique est à apporter au **nœud routier de Gournay-en-Bray** qui se trouve **sur l'axe de la N31 reliant Rouen à Beauvais avec un flux de plus de 10 000 véhicules/jour**. L'axe nord/sud structurant que représente la D915 génère une circulation journalière dépassant les 5 000 véhicules. Il est complété par la D930 qui est traversée par 3 000 véhicules/jour.

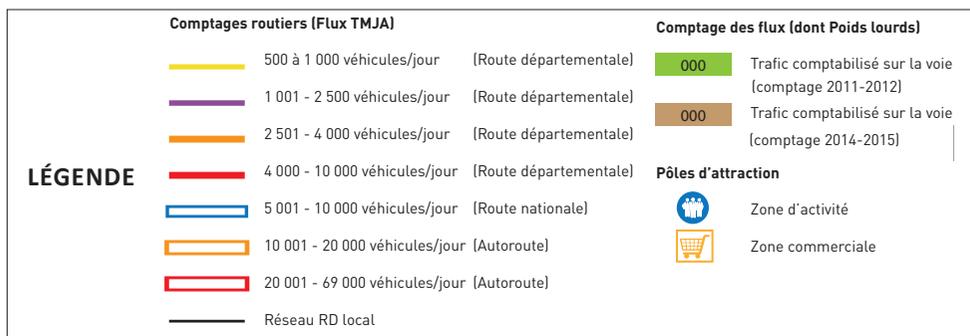
Une **forte présence d'activités** influence les flux à destination de Gournay-en-Bray et Ferrières-en-Bray. Les nombreuses activités et notamment l'usine Danone, sont à la **source d'importants flux de poids lourds** sur la D915 (15,4% de poids lourds) et sur la D930 (16,7% de poids lourds) qui relie avec la route nationale.

Deux zones d'activités sont également présentes au nord (Autoliv, Polykote) et au sud du territoire communal (déchetterie, Servi Fluide). Trois pôles commerciaux complètent ce maillage commercial, confirmant le statut de nœud de Gournay. Ces données entérinent le besoin d'une réflexion à mener sur le sujet.

LE CONTOURNEMENT DE GOURNAY-EN-BRAY, EN LIEN AVEC LE RÉSEAU FERRÉ

La modernisation de la ligne SNCF Serqueux-Gisors a pour objectif de renforcer la desserte ferroviaire du port du Havre . Elle impacte la zone industrielle de l'Europe à Gournay-en-Bray. Cela **bouleverse les flux routiers et notamment le transit des poids lourds**, déjà à la **source de nombreuses nuisances locales**.

Les travaux de modernisation ont nécessité, entre autre, la suppression de deux passages à niveaux et donc la **déviation de poids lourds qui empruntent la RN31** vers les pôles industriels.



Source : Département de Seine-Maritime & DREAL

D. TROIS PÔLES PRÉSENTANT DES NŒUDS VIAIRES À ENJEUX

LE PÔLE DE FORGES-LES-EAUX

FORGES-LES-EAUX, UN EMPLACEMENT STRATÉGIQUE

La **même accumulation de flux est constatée autour de Forges-les-Eaux**. Cela s'explique notamment par l'emplacement géographique de la commune, située à la **jonction des deux principaux axes nord/sud** du Pays que sont la D915 et la D1314. Ces deux voies génèrent une circulation pouvant atteindre près de 10 000 véhicules par jour. A celles-ci, s'ajoute le trafic de la D919 et la D921, empruntées chacune par 3 000 véhicules chaque jour. Ce nœud routier est à proximité de la commune de Serqueux et de sa gare, ce qui soulève un véritable enjeu.

Bien qu'il soit le point de convergence de **nombreuses voies**, le nœud routier de Forges-les-Eaux connaît des **flux raisonnés**. Aucune zone d'activité n'est présente à proximité mais un **pôle commercial** existe au nord.

La **concentration de poids lourds est importante au sud** de la commune et représente près d'un quart des flux globaux. Des nuisances sont constatées lorsque les poids lourds traversent les communes de Forges-les-Eaux et Serqueux, alors qu'ils poursuivent leurs routes vers Les Grandes-Ventes et les pôles régionaux du littoral.



ENJEUX

Coordonner les flux quotidiens ;

Privilégier le développement du territoire en s'appuyant sur le réseau structurant ;

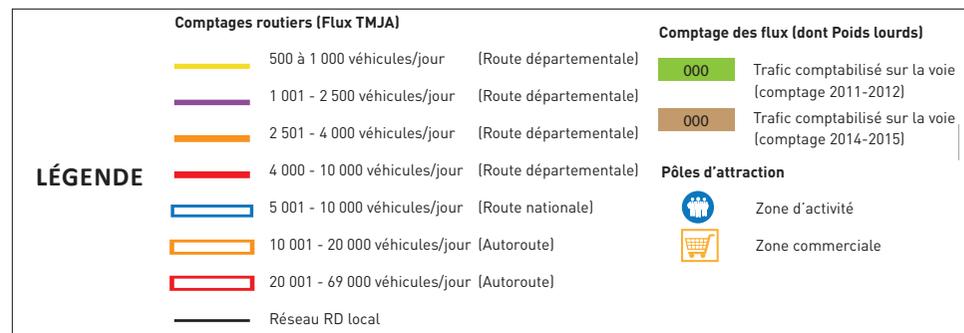
Identifier les principaux points noirs à résorber et secteurs à aménager en priorité ;

Répondre aux enjeux d'une circulation élevée et aux nuisances qu'elle occasionne ;

Améliorer et mettre en valeur les entrées / traversées de villages ;

Limitier les flux sur les routes étroites et à faible visibilité ;

Limitier l'impact du transport de marchandises sur le territoire (conditions de desserte des zones d'activités et centres urbains depuis le réseau viaire structurant).



Source : Département de Seine-Maritime & DREAL

IV. L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

A. LES TRANSPORTS PUBLICS DISPONIBLES SUR LE TERRITOIRE

LE RÉSEAU D'AUTOBUS RÉGIONAL ET INTERURBAIN

UN TERRITOIRE FOCALISÉ SUR LES ÉCHANGES AVEC LE PÔLE ROUENNAIS

Le territoire du Pays de Bray est desservi par plusieurs lignes de transport en bus qui sont assurées par l'entreprise de gestion de transport en commun Voyages et Transport de Normandie (VTNI), prestataire des lignes régionales :

- **Ligne 63** : Bellencombre/Dieppe (60') desservant Saint-Hellier et Les Grandes Ventes (14 liaisons/sem)
- **Ligne 71** : Neufchâtel-en-Bray/Rouen (60') via Saint-Saëns et desservant Esclavelles, Maucombe, Saint-Martin-Osmonville, Rocquemont, Bosc-Bérenger, et Critot (25 liaisons / sem).

A noter que pour les actifs du territoire à destination de Rouen, l'offre correspond aux amplitudes des déplacements pendulaires, **toutefois l'offre depuis Neufchâtel-en-Bray à destination de Rouen l'après-midi, n'offre que deux passages (13:10 & 15:00) ne favorisant pas son usage.**

- **Ligne 73** : Gournay-en-Bray/Rouen (80') et desservant Avesnes-en-Bray, Bosc-Hyons, La Feuillie, La Haye et Croisy-sur-Andelle (18 liaisons / sem). L'arrêt de Gournay-en-Bray n'est pas toujours desservi.
- **Ligne 64** : Fresnoy-Folny/Dieppe (55') et desservant Londinières et Wanchy-Capval. La ligne 64 est désormais à **vocation exclusivement scolaire.**

Une **liaison régionale de bus-TER** de la Région Normandie assure le transport depuis Gisors jusqu'à Dieppe en passant par onze communes du territoire du Pays de Bray, depuis Bouchevilliers jusqu'à Osmoy-Saint-Valéry. Une autre liaison complète les trains de la ligne Serqueux-Gisors.

Deux constats peuvent être avancés :

- L'est du territoire n'est pas desservi par le réseau d'autobus interurbains ;
- La desserte en autobus est aussi rapide pour rejoindre Dieppe que le transport par véhicule particulier, et il ne faut compter que 15 mn supplémentaires pour rejoindre Neufchâtel-en-Bray à Rouen via le réseau de transports en commun.

UNE ÉVOLUTION NOTABLE DE LA FRÉQUENTATION

La **fréquentation des lignes régionales** est en hausse puisque la liaison Rouen/Neufchâtel-en-Bray (ligne 71) connaît une **augmentation de +8%** entre 2012-2013 (71 577 montées) et 2013-2014 (77 524 montées), alors que la **liaison Gournay-en-Bray/Rouen** (ligne 73) a connu une **évolution de 31%** (42 402 montée en 2013-2014) sur la même période.

Temps de déplacement ciblé :

| | | | |
|--------------------|---|------|----------------------------|
| Neufchâtel-en-Bray |  | 46' | Gare de Rouen |
| Neufchâtel-en-Bray |  | 60' | Gare de Dieppe |
| Neufchâtel-en-Bray |  | 45' | Gare de Dieppe |
| Neufchâtel-en-Bray |  | 48' | Gare de Dieppe |
| Gare de Serqueux |  | 122' | Gare de Paris Saint-Lazare |
| Gare de Serqueux |  | 170' | Gare de Paris Saint-Lazare |
| Gournay-en-Bray |  | 59' | Gare de Rouen |
| Gournay-en-Bray |  | 73' | Gare de Rouen |

ENJEUX

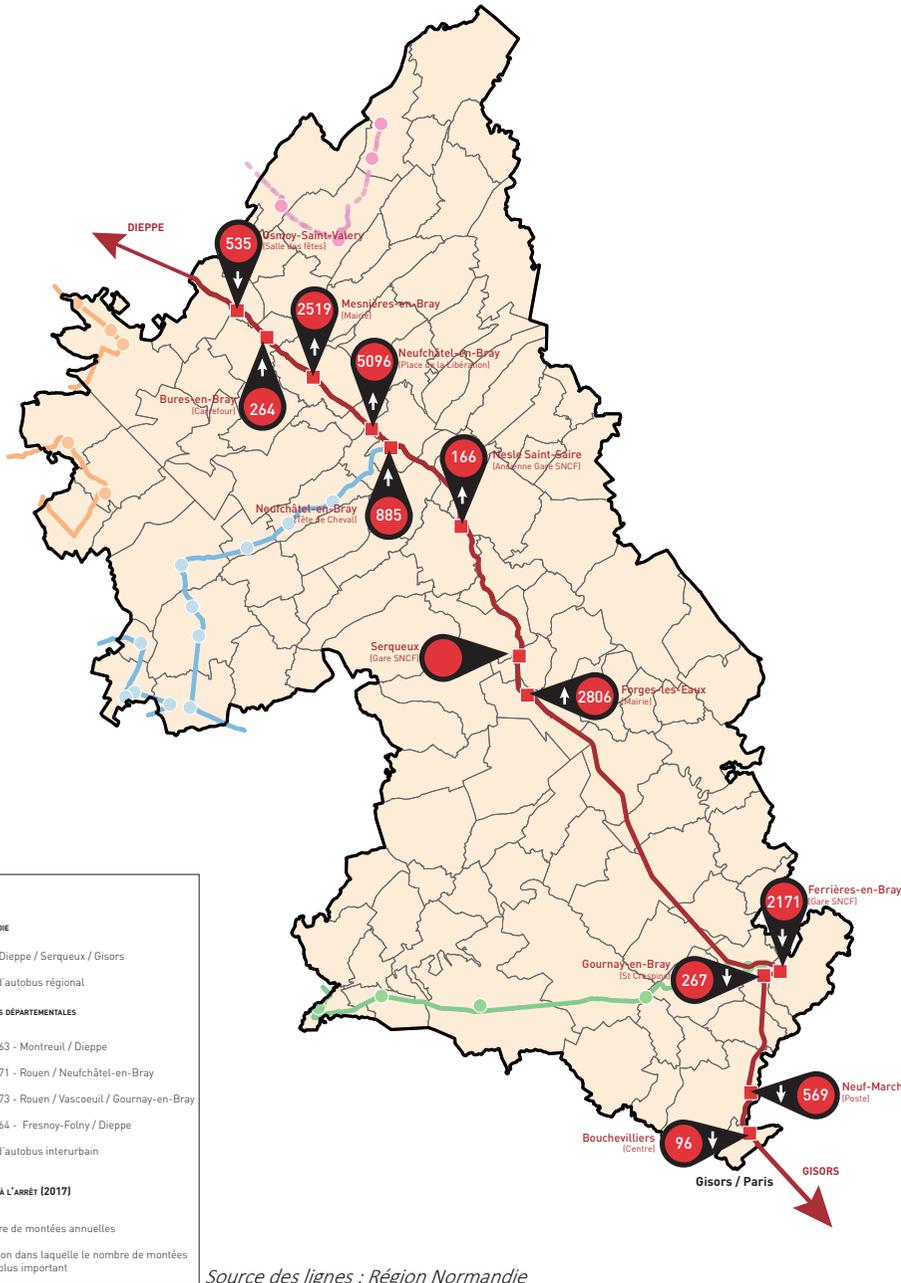
Développer l'attractivité commerciale des lignes, notamment la ligne 71, en encourageant le report modal et en améliorant ses temps de trajet vers Rouen ;

Développer l'usage du transport en commun, en le rendant plus attractif sur les axes structurants : couloir réservé dans les traversées de village, amplitudes horaires élargies...



A. LES TRANSPORTS PUBLICS DISPONIBLES SUR LE TERRITOIRE

LA LIGNE RÉGIONALE VERS LE LITTORAL



UNE COLONNE VERTÉBRALE DESSERVANT ONZE COMMUNES DU PAYS

La ligne régionale Dieppe/Gisors connaît une fréquentation très importante au sein du Pays de Bray puisqu'on comptabilise un total de 69 261 montées sur l'ensemble de son parcours dont **15 374 (22%) sur le territoire d'étude**, toutes directions confondues.

Elle relie les trois pôles principaux que sont Forges-les-Eaux (2 806 montées), Gournay-en-Bray (associé à Ferrières-en-Bray : 2 438 montées) et Neufchâtel-en-Bray (5 981 montées). Elle s'impose comme un parcours privilégié vers le littoral et le pôle de services citoyens de Dieppe, sa fréquentation étant deux fois plus importante pour aller vers le Nord que vers le Sud. Dieppe présente une concentration de services sociaux, éducatifs, économiques, culturels, etc., auxquels les habitants du Pays de Bray ont recours suivant des rythmes variés.

CHEMIN VERS LES BASSINS D'EMPLOI

La ligne régionale relie les principaux bassins d'emplois. Les communes du sud ont davantage de flux vers Gisors et la région parisienne, tandis que les montées à Forges-les-Eaux et Saint-Saire informent de plus nombreux départs en direction du pôle de Neufchâtel-en-Bray.

Fréquentation de la ligne d'autobus régionale (données Région 2017)

| | Ligne Dieppe > Serqueux > Gisors (aller) | | Ligne Gisors > Serqueux > Dieppe (retour) | |
|---------------------------------|--|---------------|---|---------------|
| | Moyenne mensuelle | Total annuel | Moyenne mensuelle | Total annuel |
| BOUCHEVILLIERS Centre | 7,3 | 88 | 0,7 | 8 |
| NEUFMARCHÉ Poste | 36,8 | 441 | 10,7 | 128 |
| GOURNAY EN BRAY St Crespin | 21,8 | 262 | 0,4 | 5 |
| FERRIERES EN BRAY Gare SNCF | 140,0 | 1680 | 40,9 | 491 |
| FORGES LES EAUX Mairie | 61,7 | 740 | 172,2 | 2066 |
| NESLE ST SAIRE Anc Gare SNCF | 1,0 | 12 | 12,8 | 154 |
| NEUFCHATEL BRAY Tête de Cheval | 24,3 | 292 | 49,4 | 593 |
| NEUFCHATEL BRAY Pl Liberation | 107,7 | 1292 | 317,0 | 3804 |
| MESNIERES EN BRAY Mairie | 37,0 | 444 | 172,9 | 2075 |
| BURES EN BRAY Carrefour | 0,9 | 11 | 21,1 | 253 |
| OSMOY ST VALERY Salle des Fêtes | 36,8 | 442 | 7,8 | 93 |
| TOTAL PAYS DE BRAY | 475,3 | 5704 | 805,8 | 9670 |
| TOTAL LIGNE | 1 961,7 | 23 540 | 3 810,1 | 45 721 |

ENJEUX

Renforcer la ligne régionale, s'assurer des liens au niveau des reports modaux avec les lignes 71 et 73, et s'appuyer sur cet axe de desserte nord-sud ;

Coordonner l'emplacement des arrêts et les horaires aux intersections des lignes régionales et interurbaines ;

Développer les connexions intermodales.

A. LES TRANSPORTS PUBLICS DISPONIBLES SUR LE TERRITOIRE

LA LIGNE INTERURBAINE 71 : VOIE STRUCTURANTE VERS ROUEN

UNE ARTÈRE VIVE ENTRE NEUFCHÂTEL-EN-BRAY ET ROUEN

La ligne 71 connaît une fréquentation de 104 939 voyageurs commerciaux chaque année dont 30 444 du Pays de Bray. Neufchâtel-en-Bray s'impose comme le pôle principal de la ligne avec 15 971 montées en 2017, soit une moyenne de 1 330 montées pour son seul arrêt de la *Place de la Libération*.

Desservant huit communes au sein du Pays de Bray, la ligne 71 propose différents parcours vers Rouen afin d'alléger le temps de trajet. Malgré les nombreux arrêts qu'elle offre, la ligne ne s'arrête pas à la gare de Montérolier alors qu'elle passe à proximité. La desserte des gares du territoire est un véritable enjeu pour le pays.

A l'inverse de Neufchâtel-en-Bray, certains arrêts se démarquent par une faible fréquentation : Bosc-Bérenger (*arrêt du Caux*) avec aucun passager, Critot (*arrêts Calvaire et École*) avec respectivement 11 et 0 passagers annuels.

Fréquentation de la ligne d'autobus 71 (données Région 2017)

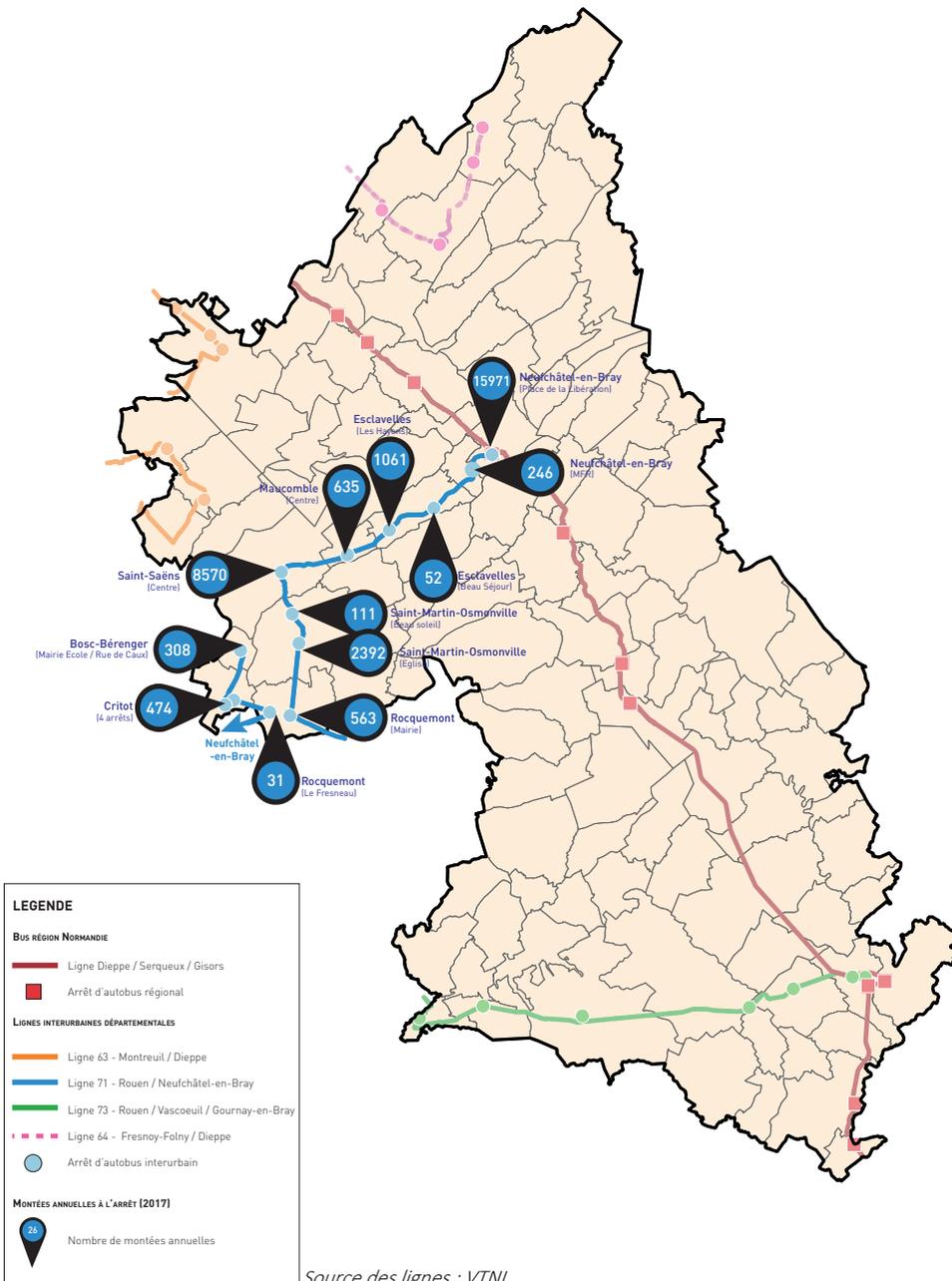
| | Moyenne mensuelle 2017 | | Total annuel (2017) | |
|--|------------------------|-----------------|---------------------|---------------|
| | Commercial | Scolaire | Commercial | Scolaire |
| BOSC-BERENGER <i>Mairie Ecole</i> | 25,67 | 4,83 | 308 | 58 |
| BOSC-BERENGER <i>Rue de Caux</i> | 0,00 | 0,00 | 0 | 0 |
| CRITOT <i>Calvaire</i> | 0,92 | 0,08 | 11 | 1 |
| CRITOT <i>Carrefour D12 D57</i> | 34,00 | 26,50 | 408 | 318 |
| CRITOT <i>Ecole</i> | 0,00 | 0,00 | 0 | 0 |
| CRITOT <i>Eglise</i> | 4,58 | 13,75 | 55 | 165 |
| ESCLAVELLES <i>Beau Séjour</i> | 4,33 | 5,42 | 52 | 65 |
| ESCLAVELLES <i>Les Hayons</i> | 88,42 | 20,92 | 1 061 | 251 |
| MAUCOMBLE <i>Centre</i> | 52,92 | 39,58 | 635 | 475 |
| NEUFCHÂTEL-EN-BRAY <i>MFR</i> | 20,50 | 3,83 | 246 | 46 |
| NEUFCHÂTEL-EN-BRAY <i>Pl. Libération</i> | 1 330,92 | 330,08 | 15 971 | 3 961 |
| ROCQUEMONT <i>Le Fresneau</i> | 2,58 | 1,08 | 31 | 13 |
| ROCQUEMONT <i>Mairie</i> | 46,92 | 5,00 | 563 | 60 |
| SAINT-MARTIN-OSMONVILLE <i>Beau Soleil</i> | 9,25 | 1,83 | 111 | 22 |
| SAINT-MARTIN-OSMONVILLE <i>Eglise</i> | 199,33 | 83,58 | 2 392 | 1 003 |
| SAINT-SAËNS <i>Centre</i> | 714,17 | 279,83 | 8 570 | 3 358 |
| TOTAL LIGNE 71 | 8 744,92 | 6 500,42 | 104 939 | 78 005 |

ENJEUX

Consolider les arrêts existants, optimiser les parcours, assurer une bonne connexion intermodale aux arrêts et des **places de stationnements incitatives** ;

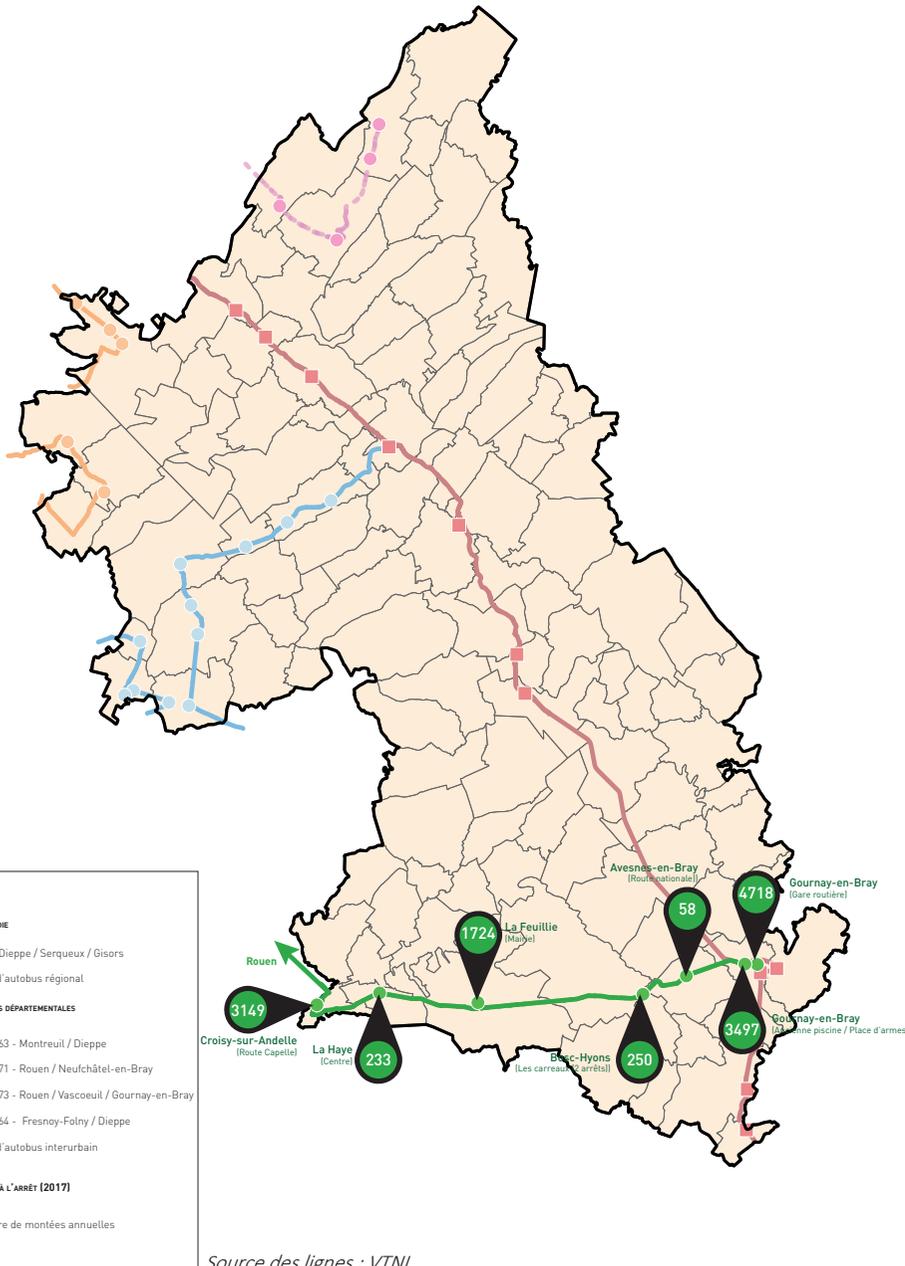
Intégrer la question du coût global de déplacement dans la réflexion de hiérarchisation des axes prioritaires à développer en intégrant les évolutions tarifaires potentielles ;

Étudier la possibilité de faire évoluer les services de transports locaux.



A. LES TRANSPORTS PUBLICS DISPONIBLES SUR LE TERRITOIRE

LA LIGNE INTERURBAINE 73 : RÉSEAU ESSENTIEL DESSERVANT LE SUD DU PAYS DE BRAY



UN PARCOURS À VALORISER VERS ROUEN

Gournay-en-Bray est l'un des premiers pôles territoriaux du Pays de Bray et la ligne 73 le **relie à Rouen via cinq autres communes du territoire**. Cette ligne accueille chaque année **48 726 voyageurs commerciaux dont 28% (13 629 montées) proviennent des communes** de Gournay-en-Bray, Avesnes-en-Bray, Bosc-Hyons, La Feuillie, La Haye et Croisy-sur-Andelle.

Alors que **Gournay-en-Bray** et ses trois arrêts sont à l'origine de **60% de la fréquentation du Pays sur cette ligne**, Croisy-sur-Andelle présente un nombre important de montées avec 3 149 données.

A noter toutefois que **la ligne s'arrête à Gournay-en-Bray dans moins d'un tiers de ses trajets** annuels, obligeant les usagers à se reporter sur l'arrêt de Vascoeuil.

La ligne 73 est essentielle puisqu'elle est la seule à desservir le sud du territoire et à relier deux bassins d'emplois importants.

Fréquentation de la ligne d'autobus 73 (données Région 2017)

| | Moyenne mensuelle 2017 | | Total annuel (2017) | |
|----------------------------------|------------------------|-----------------|---------------------|---------------|
| | Commercial | Scolaire | Commercial | Scolaire |
| AVESNES-EN-BRAY Route nationale | 4,83 | 1,58 | 58 | 19 |
| BOSC-HYONS Les Carreaux (12453) | 20,75 | 18,25 | 249 | 219 |
| BOSC-HYONS Les Carreaux (12465) | 0,08 | 0,00 | 1 | 0 |
| CROISY-SUR-ANDELLE Route Capelle | 262,42 | 110,83 | 3 149 | 1 330 |
| GOURNAY-EN-BRAY Ancienne piscine | 289,83 | 33,92 | 3 478 | 407 |
| GOURNAY-EN-BRAY Gare routière | 393,17 | 66,92 | 4 718 | 803 |
| GOURNAY-EN-BRAY Place d'armes | 1,58 | 0,33 | 19 | 4 |
| LA FEUILLIE Mairie | 143,67 | 44,00 | 1 724 | 528 |
| LA HAYE Centre | 19,42 | 14,42 | 233 | 173 |
| TOTAL LIGNE 73 | 4 060,50 | 2 386,75 | 48 726 | 28 641 |

ENJEUX

Consolider les arrêts existants, optimiser les parcours, assurer une bonne connexion intermodale aux arrêts et des **places de stationnements incitatives** ;

Intégrer la question du coût global de déplacement dans la réflexion de hiérarchisation des axes prioritaires à développer en intégrant les évolutions tarifaires potentielles ;

Étudier la possibilité de faire évoluer les services de transports locaux.

A. LES TRANSPORTS PUBLICS DISPONIBLES SUR LE TERRITOIRE

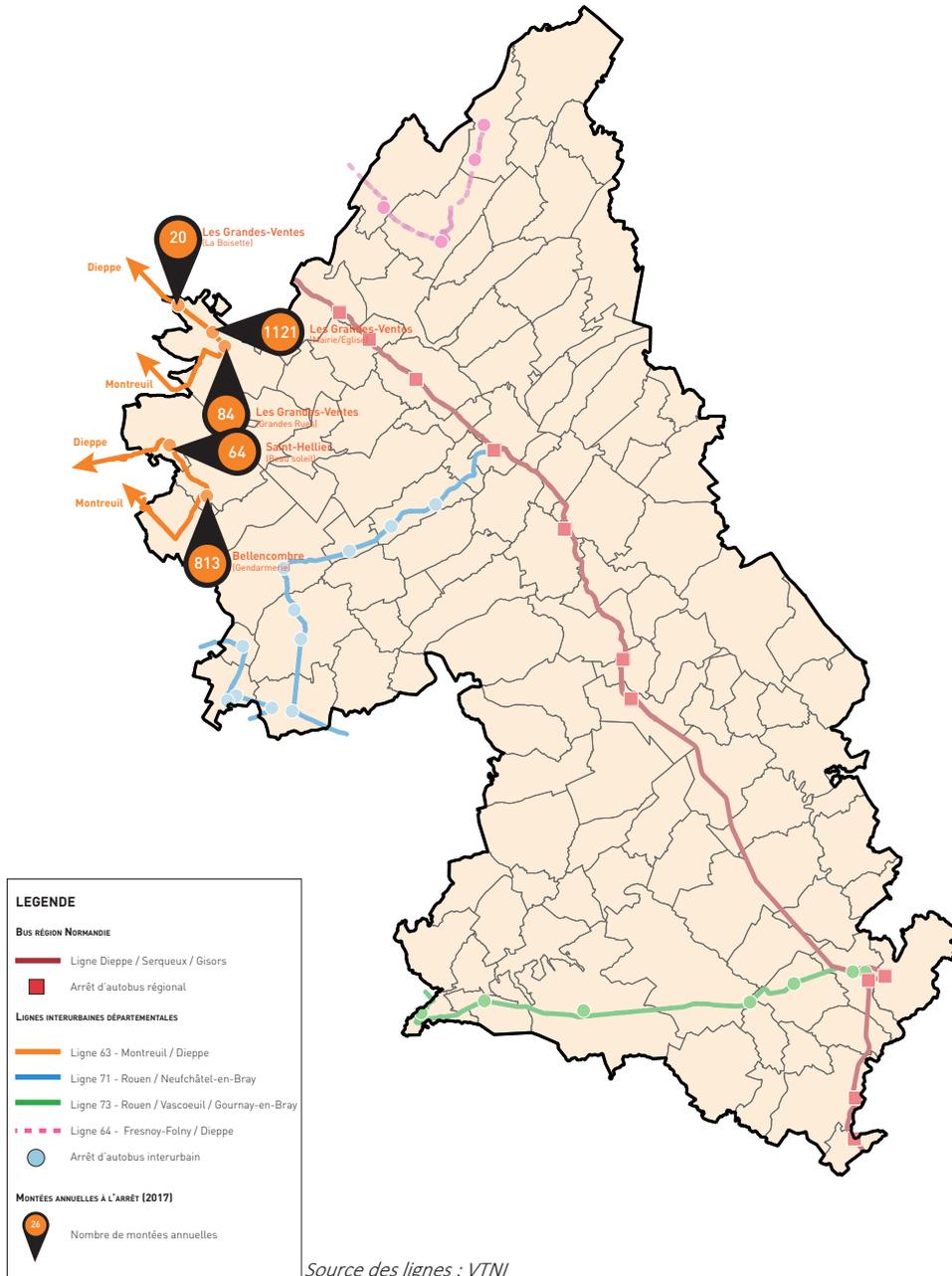
LA LIGNE INTERURBAINE 63

UNE LIGNE PRINCIPALEMENT SCOLAIRE

La **ligne 63 n'est pas une ligne à forte vocation commerciale** puisque seules 7 048 montées étaient comptabilisées en 2017 sur la ligne alors que ce sont plus de 30 000 scolaires qui l'empruntent chaque année.

Avec **cinq arrêts en Pays de Bray dont trois dans la commune Les Grandes-Ventes**, 2 102 montées sont dénombrées. La majeure partie d'entre elles ont lieu aux arrêts de *Grandes-Ventes Mairie Eglise* et de *Bellencombres Gendarmerie*.

La **ligne 63 relie directement la ville de Dieppe**, ce qui explique la fréquentation importante des vents: 103 flux partent de la commune chaque jour pour se rendre au travail.



Fréquentation de la ligne d'autobus 63 (données Région 2017)

| | Moyenne mensuelle 2017 | | Total annuel (2017) | |
|----------------------------------|------------------------|-----------------|---------------------|---------------|
| | Commercial | Scolaire | Commercial | Scolaire |
| BELLENCOMBRE Gendarmerie | 67,75 | 218,33 | 813 | 2 620 |
| LES GRANDES-VENTES Grandes Rue | 7,00 | 45,00 | 84 | 540 |
| LES GRANDES-VENTES La Boissette | 1,67 | 0,75 | 20 | 9 |
| LES GRANDES-VENTES Mairie Eglise | 93,42 | 292,00 | 1 121 | 3 504 |
| SAINT-HELLIER Beau Soleil | 5,33 | 19,17 | 64 | 230 |
| TOTAL LIGNE 63 | 587,33 | 2 512,75 | 7 048 | 30 153 |

ENJEUX

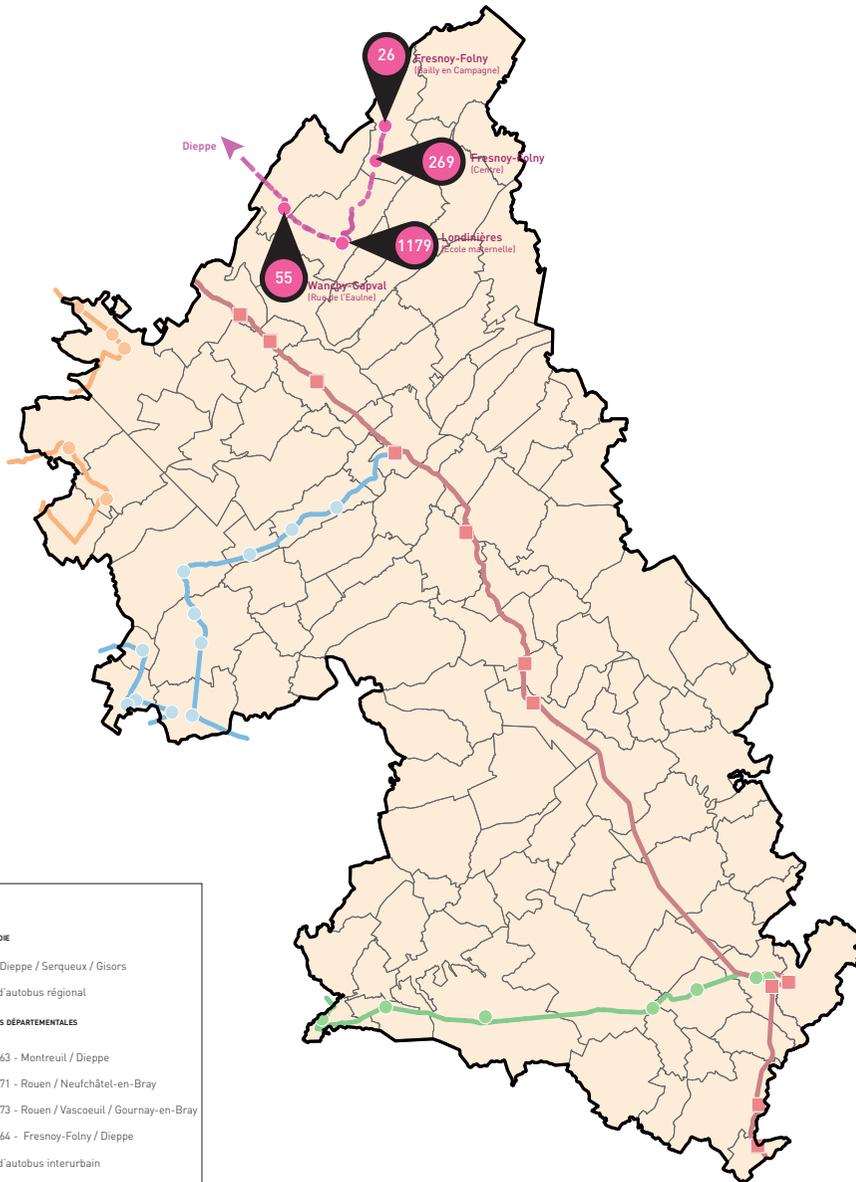
Consolider les arrêts existants, optimiser les parcours, assurer une bonne connexion intermodale aux arrêts et des **places de stationnements incitatives** ;

Intégrer la question du coût global de déplacement dans la réflexion de hiérarchisation des axes prioritaires à développer en intégrant les évolutions tarifaires potentielles ;

Étudier la possibilité de faire évoluer les services de transports locaux.

A. LES TRANSPORTS PUBLICS DISPONIBLES SUR LE TERRITOIRE

LA LIGNE INTERURBAINE 64



Source des lignes : VTNI

UNE LIGNE À VOCATION EXCLUSIVEMENT SCOLAIRE

En 2017, seul 18% de la fréquentation de la ligne 64 est due aux voyageurs commerciaux. Les scolaires représentaient pas moins de 38 510 montées contre à 6 875 montées commerciales.

En 2018, la ligne a une vocation exclusivement scolaire.

Cette **fréquentation** est, pour le Pays de Bray, **essentiellement concentrée à Londinières** qui est la ville la plus peuplée de la Communauté de Communes de Londinières. Les communes de Fresnoy-Folny et Wanchy-capval sont également concernées par le passage de la ligne 64 mais le nombre de montées reste bien inférieur.

Fréquentation de la ligne d'autobus 64 (données Région 2017)

| | Moyenne mensuelle 2017 | | Total annuel (2017) | |
|---|------------------------|-----------------|---------------------|---------------|
| | Commercial | Scolaire | Commercial | Scolaire |
| FRESNOY-FOLNY <i>Bailly en Campagne</i> | 2,17 | 10,50 | 26 | 126 |
| FRESNOY-FOLNY <i>Centre</i> | 22,42 | 22,17 | 269 | 266 |
| LONDINIÈRES <i>Ecole Maternelle</i> | 98,25 | 70,92 | 1 179 | 851 |
| WANCHY-CAPVAL <i>Rue de l'Eaulne</i> | 4,58 | 21,17 | 55 | 254 |
| TOTAL LIGNE 64 | 572,92 | 3 209,17 | 6 875 | 38 510 |

ENJEUX

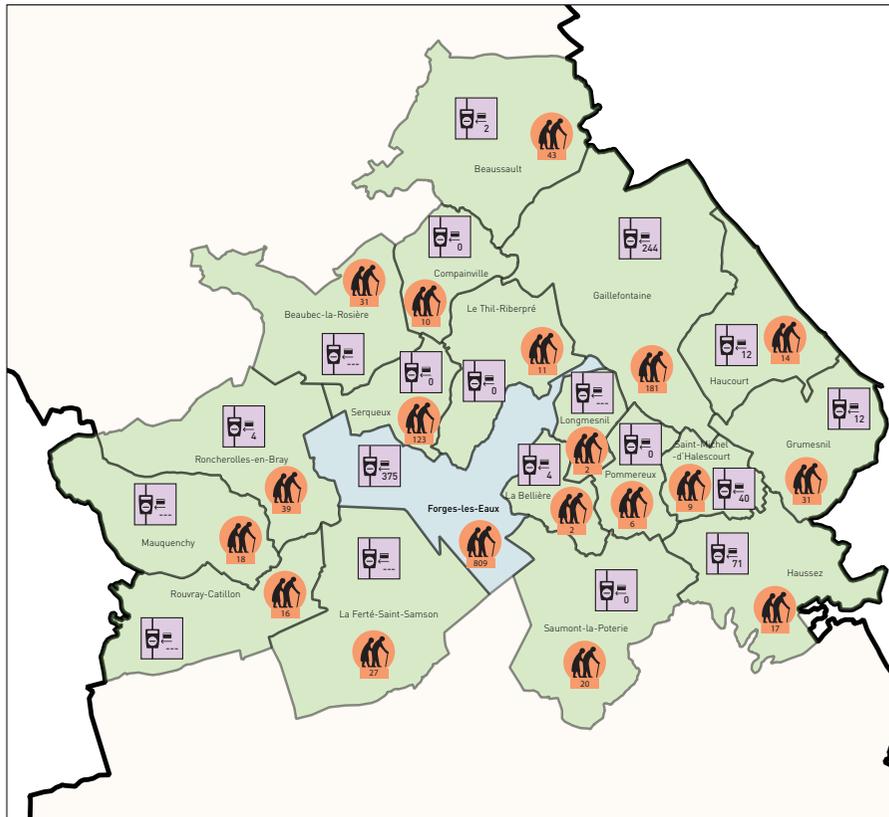
Consolider les arrêts existants, optimiser les parcours, assurer une bonne connexion intermodale aux arrêts et des **places de stationnements incitatives** ;

Intégrer la question du coût global de déplacement (temps et argent) dans la réflexion de hiérarchisation des axes prioritaires à développer en intégrant les évolutions tarifaires potentielles ;

Étudier la possibilité de faire évoluer les services de transports locaux.

B. LES LIGNES D'AUTOBUS DES MARCHÉS LES LIGNES DU MARCHÉ DE FORGES-LES-EAUX

Communes desservies par les lignes du marché



Marché de Forges-les-Eaux



Source : Seine-Maritime tourisme

LEGENDE

Commune liée au marché

- Commune accueillant le marché
- Commune desservie par le transport vers le marché

Clientèle et montée

- Nombre de 75 ans et plus résidant dans la commune
- Nombre de montées enregistrées en 2017

Source des données : INSEE 2014

ENCOURAGER LE COMMERCE LOCAL PAR LE TRANSPORT

Le réseau de transport en commun géré par VTNI a développé **trois liaisons directes afin de rendre accessible le marché de Forges-les-Eaux** depuis une vingtaine de communes du territoire.

Un seul départ par ligne est organisé par sens de circulation et par destination.

Chaque jeudi, un départ est prévu à 8h55 depuis les villes de Gaillfontaine, Roncherolles-en-Bray et Haucourt, pour une arrivée au marché aux alentours de 9h30.

Le retour, pour destination les communes de Serqueux- faisant le lien avec sa gare-, Le Fossé et Longmesnil, au départ du marché de Forges-les-Eaux à 12h00. **Il n'y a pas d'offre de transport pour le marché dominical.** Ces liaisons couvrent un territoire d'un **rayon d'environ 10 km** autour du pôle d'attractivité, permettant notamment aux personnes isolées de contribuer au développement du commerce local.

Les lignes occupées par **plus de 760 voyageurs par an** regroupent un nombre important de montées dans la commune de Forges-les-Eaux et celle de Gaillfontaine où se trouve un taux élevé de personnes âgées. Les personnes âgées sont la population cible de ce dispositif. Il présente aussi un **potentiel touristique**.

Fréquentation de la ligne d'autobus du marché par arrêt

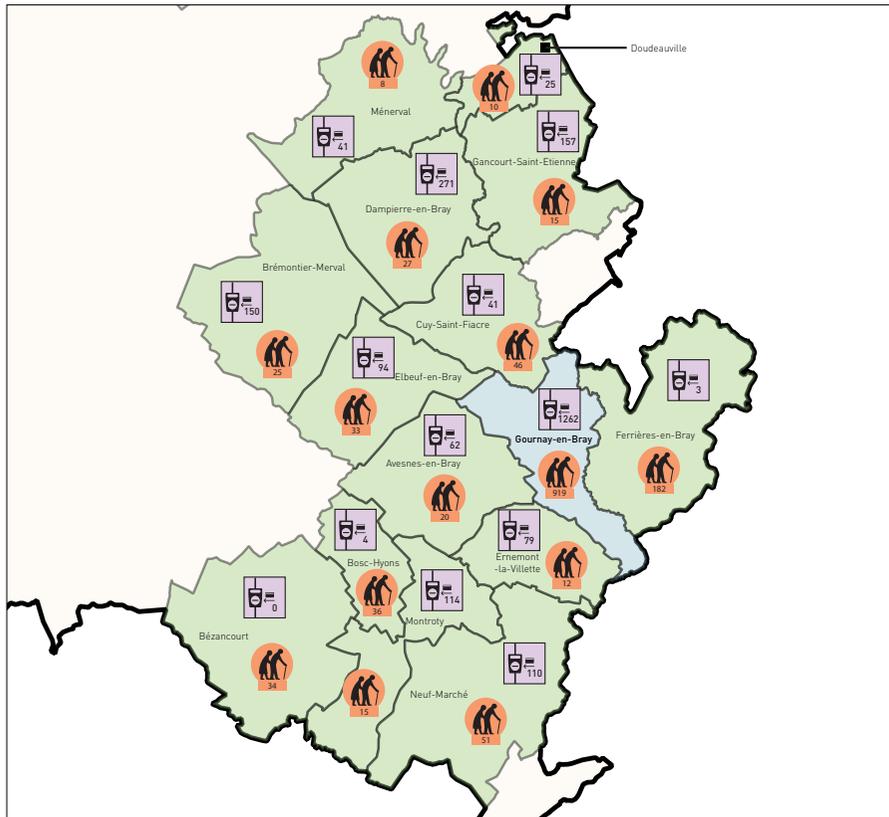
Ligne du marché de Forges-les-Eaux

| | Moyenne mensuelle 2017 | Total annuel (2017) |
|-----------------------------------|------------------------|---------------------|
| BEAUSSAULT Mairie | 0,17 | 2 |
| COMPAINVILLE Mairie Ecole | 0,00 | 0 |
| FORGES-LES-EAUX Le Bourg | 4,58 | 55 |
| FORGES-LES-EAUX Place Brevière | 26,67 | 320 |
| GAILLEFONTAINE Place de la Mairie | 20,33 | 244 |
| GRUMESNIL Le Bourg | 1,00 | 12 |
| HAUCOURT Centre | 1,00 | 12 |
| HAUSSEZ Mairie Ecole | 5,92 | 71 |
| LA BELLIERE Mairie | 0,33 | 4 |
| LE THIL-RIBERPRE Le Bourg | 0,00 | 0 |
| POMMEREUX Le Bourg | 0,00 | 0 |
| RONCHEROLLES-EN-BRAY Le Bourg | 0,33 | 4 |
| SAINT-MICHEL-D'HALESCOURT Mairie | 3,33 | 40 |
| SAUMONT-LA-POTERIE Centre | 0,00 | 0 |
| SERQUEUX Gare | 0,00 | 0 |
| TOTAL DE LA LIGNE | 63,67 | 764 |

Source : données Région 2017

B. LES LIGNES D'AUTOBUS DES MARCHÉS LES LIGNES DU MARCHÉ DE GOURNAY-EN-BRAY

Communes desservies par les lignes du marché



Marché de Gournay-en-Bray



UN MARCHÉ EXTRÊMEMENT FRÉQUENTÉ PAR LES BRAYONS

Le marché de **Gournay-en-Bray du mardi est près de quatre fois plus fréquenté que celui de Forges-les-Eaux** via le réseau de transport mis à la disposition de la population. Plus de 100 montées sont constatées en 2017 dans les communes de Brémontier-Merval (150), Dampierre-en-Bray (271), Gancourt-Saint-Etienne (157), Neuf-Marché (110) et Mont-Rôty (114).

La **commune de Gournay-en-Bray reste la plus fréquentée en termes de montées**, certainement dans le sens des retours vers les communes d'origine, puisque ce sont 1 262 validations qui sont dénombrées dont 919 personnes âgées.

Au total, ce sont **quinze communes qui sont desservies** par le service.

ENJEUX

Développer l'usage des autobus en informant la population de l'offre existante ;

Mener des enquêtes pour comprendre la moindre attractivité du réseau de Forges-les-Eaux et y remédier par des actions concrètes ;

Établir un lien entre le tourisme et les pôles régionaux.

Fréquentation de la ligne d'autobus du marché par arrêt

| | Moyenne mensuelle 2017 | Total annuel (2017) |
|---------------------------------------|------------------------|---------------------|
| AVESNES-EN-BRAY Mairie Ecole | 5,17 | 62 |
| BEZANCOURT Centre | 0,00 | 0 |
| BOSC-HYONS Mairie | 0,33 | 4 |
| BREMONTIER-MERVAL Mairie Ecole | 9,67 | 116 |
| BREMONTIER-MERVAL Merval | 2,83 | 34 |
| CUY-SAINT-FIACRE Cabine | 0,08 | 1 |
| CUY-SAINT-FIACRE Les Bruyères | 3,33 | 40 |
| CUY-SAINT-FIACRE Mairie Ecole | 0,00 | 0 |
| DAMPIERRE-EN-BRAY Les Hulis | 3,83 | 46 |
| DAMPIERRE-EN-BRAY Mairie Ecole | 18,75 | 225 |
| DOUDEAUVILLE Mairie Ecole | 2,08 | 25 |
| ELBEUF-EN-BRAY Ecole | 7,83 | 94 |
| ERNEMONT-LA-VILLETTE Centre | 1,00 | 12 |
| ERNEMONT-LA-VILLETTE Launay Croiset | 5,58 | 67 |
| FERRIERES-EN-BRAY Laudencourt | 0,25 | 3 |
| GANCOURT-SAINT-ETIENNE Centre | 2,33 | 28 |
| GANCOURT-SAINT-ETIENNE Hyaumet | 10,75 | 129 |
| GOURNAY-EN-BRAY Ecole J. Prévert | 8,42 | 101 |
| GOURNAY-EN-BRAY Institut St-Hildevert | 0,00 | 0 |
| GOURNAY-EN-BRAY Les Morues 1 | 0,67 | 8 |
| GOURNAY-EN-BRAY Les Morues 3 | 6,75 | 81 |
| GOURNAY-EN-BRAY Place d'Armes | 82,00 | 984 |
| GOURNAY-EN-BRAY Rue Jean Moulin | 3,42 | 41 |
| GOURNAY-EN-BRAY Rue Sauvageot | 3,92 | 47 |
| MENERVAL Centre | 3,42 | 41 |
| MONTROTY Centre | 9,50 | 114 |
| NEUF-MARCHE Mairie | 9,08 | 109 |
| NEUF-MARCHE Vardes | 0,08 | 1 |
| TOTAL DE LA LIGNE | 207,42 | 2489 |

LEGENDE

Commune liée au marché

- Commune accueillant le marché
- Commune desservie par le transport vers le marché

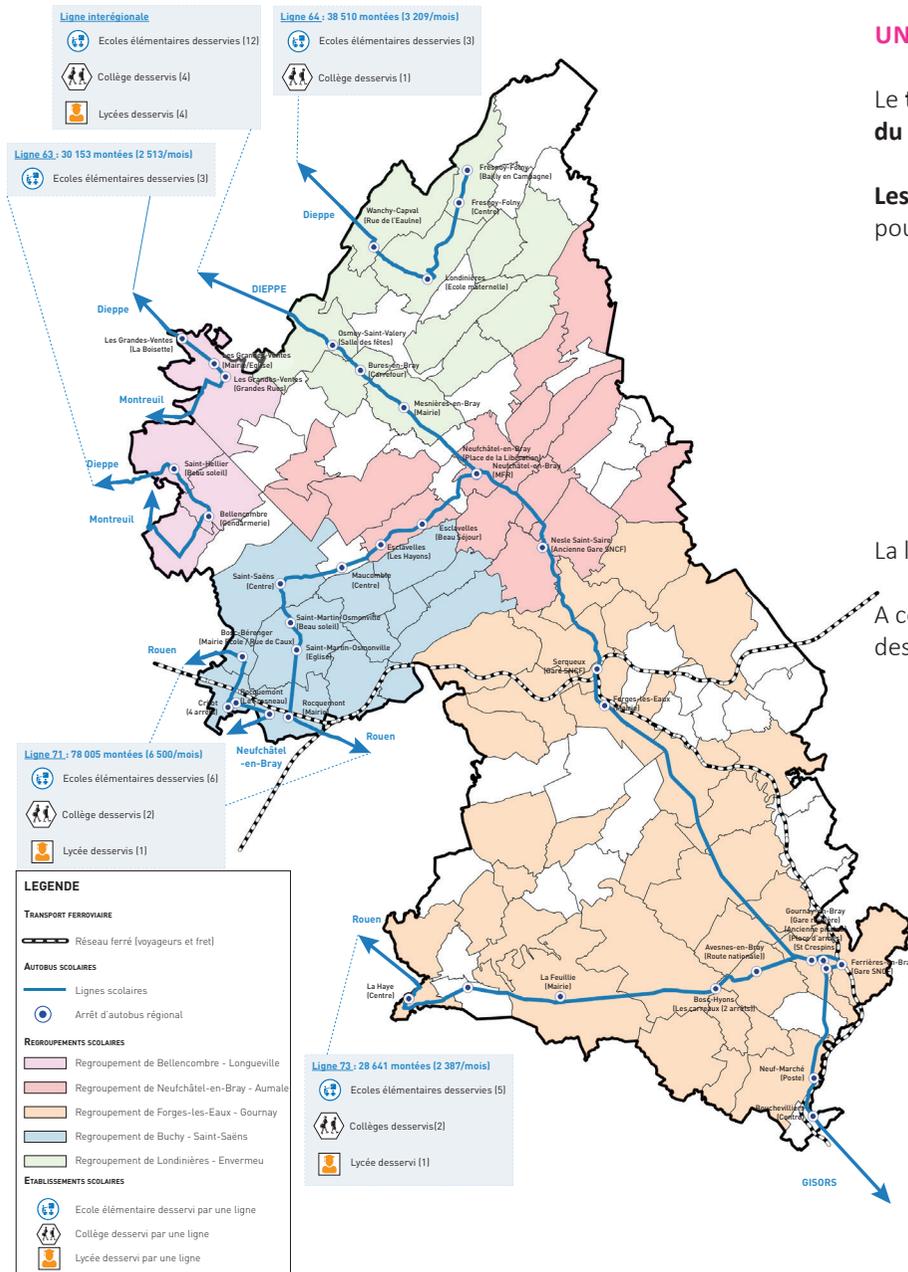
Clientèle et montée

- Nombre de 75 ans et plus résidant dans la commune
- Nombre de montées enregistrées en 2017

Source des données : INSEE 2014

Source : données Région 2017

C. LE RÉSEAU D'AUTOBUS SCOLAIRES



UN RÉSEAU TRANSVERSAL RELIANT LES ÉTABLISSEMENTS PRINCIPAUX

Le **transport scolaire**, que ce soit via les lignes interurbaines ou les navettes internes, **assure la desserte totale du territoire**, respectant la carte scolaire.

Les **lignes interurbaines 63, 64, 71 et 73** sont non seulement à vocation commerciale mais ont aussi un intérêt pour le **réseau scolaire** puisqu'elles accueillent, en 2017 :

- **Ligne 64 : 38 510 montées** dont 851 à Londinières ;
- **Ligne 63 : 30 153 montées** dont 3 504 à Saint-Hellier et 2 620 à Bellencombre ;
- **Ligne 71 : 78 005 montées** dont :
 - 4 007 à Neufchâtel-en-Bray ;
 - 3 358 à Saint-Saëns ;
 - 1 025 à Saint-Martin-Osmonville.
- **Ligne 73 : 28 641 montées** dont 1 330 à Croisy-sur-Andelle et 1 214 à Gournay-en-Bray.

La ligne 64 est la seule qui a une vocation exclusivement scolaire.

A cela s'ajoute la ligne transversale régionale qui relie les pôles d'attractivité principaux vers les communes avec des établissements scolaires du secondaire. Il s'agit de Neufchâtel-en-Bray, Gournay-en-Bray et Forges-les-Eaux.

ENJEUX

Renforcer les actions déjà menées sur l'écomobilité scolaire afin de repenser les déplacements des élèves vers leurs écoles (Pédibus, Cyclo-bus, ...) au cœur des communes ;

Pacificier la circulation automobile aux abords des établissements scolaires pour favoriser et sécuriser l'accessibilité des établissements scolaires par les modes actifs ;

Organiser «le chaînage bus et vélo», abris à vélo, pistes cyclables sécurisées vers les arrêts de bus.

D. L'OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

LE RÉSEAU DE VOIES DE CHEMIN DE FER

UN RÉSEAU FERROVIAIRE CENTRALISÉ RATTACHÉ AU RÉSEAU D'AUTOBUS

Le territoire du Pays de Bray est desservi par **la ligne Rouen / Amiens** (fret et passagers) grâce aux gares de Serqueux et Montérolier-Buchy, et la halte ferroviaire de Sommery. Depuis mars 2021, la ligne Serqueux/Gisors accueille à nouveau des passagers après plusieurs années de fermeture. À raison de quatre allers-retours quotidiens, les trains s'arrêtent à Serqueux, Gournay-Ferrières, Sérifontaine (60) et Gisors (27). Elle améliore la desserte du territoire et facilite les liaisons avec Paris, Rouen et Amiens.

Le nœud ferroviaire du territoire est centralisé sur **la gare de Serqueux** qui est **l'arrêt le plus utilisé**. Elle est rattachée à la ligne régionale d'autobus reliant Dieppe à Gisors, desservant dix autres communes du territoire dont une plateforme de correspondance à Neufchâtel-en-Bray. Dans un rayon de 15 km autour de la gare de Serqueux se trouvent 60 des 115 communes du territoire, et notamment les deux pôles de Forges-les-Eaux et Neufchâtel-en-Bray.

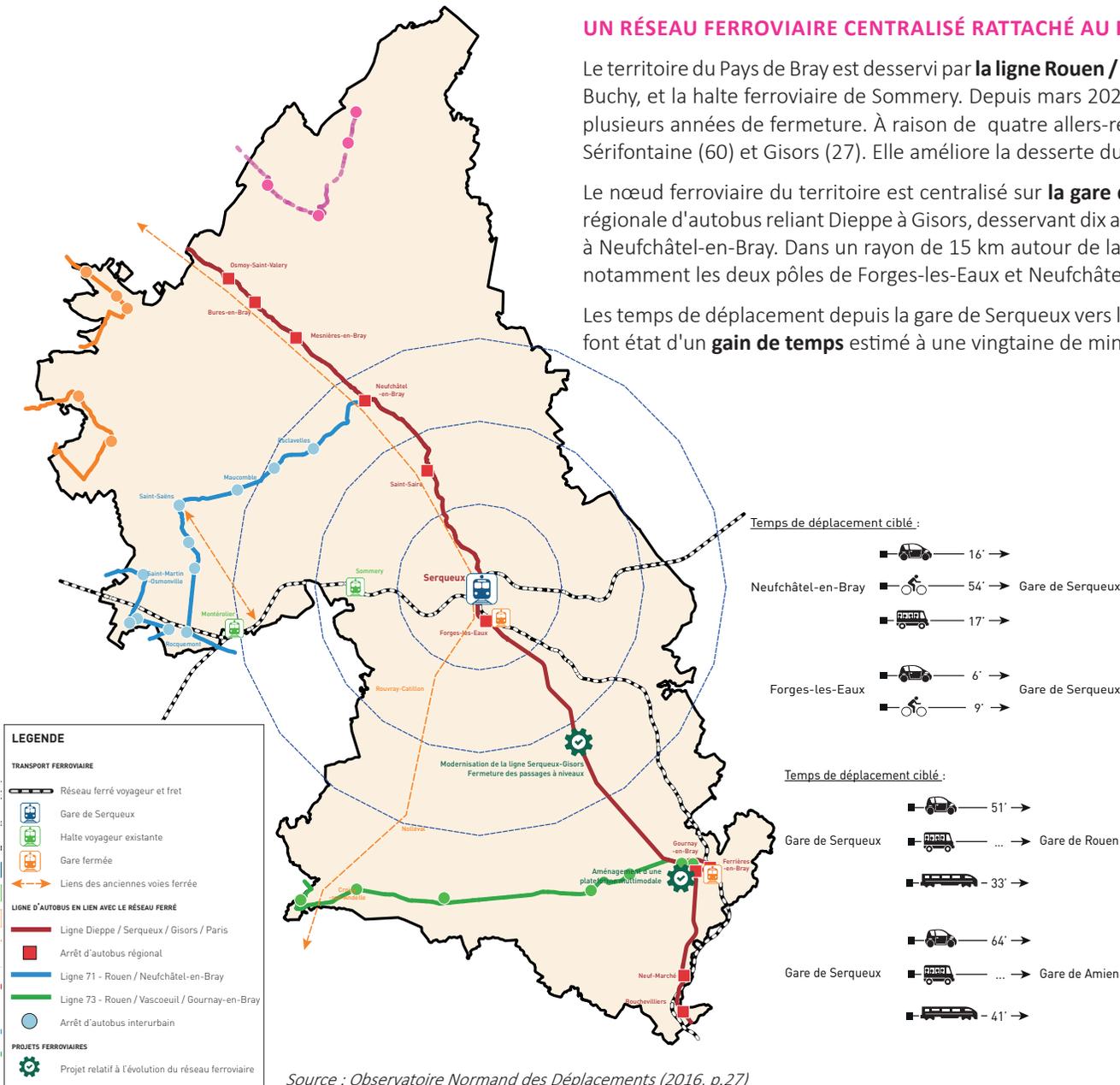
Les temps de déplacement depuis la gare de Serqueux vers les deux destinations que la ligne ferroviaire dessert (Rouen et Amiens) font état d'un **gain de temps** estimé à une vingtaine de minutes en voiture.

DES ACTIONS DÉJÀ MENÉES

Le réseau ferroviaire du Pays de Bray a été amélioré par le projet sur la ligne reliant Serqueux à Gisors. **Des travaux ont permis sur la section Serqueux - Gisors** pour développer la capacité avec l'électrification, l'actualisation de la signalisation, la création d'un raccordement-shunt à Serqueux, la mise en oeuvre de protections acoustiques et la suppression de plusieurs passages à niveaux. En Mars 2021 cette ligne a été ouverte aux voyageurs.

DES PROJETS EN COURS

Un autre projet consiste à **l'amélioration de l'accessibilité et du stationnement au niveau de la gare de Montérolier-Buchy et du pôle d'échanges intermodale à venir.**



ENJEUX

Valoriser les infrastructures et promouvoir des modes actifs vers la gare de Serqueux ;

Étudier le potentiel de la gare de Gournay ;

Développer une station intermodale autour du pôle gare de Serqueux ;

Organiser le rabattement sur le réseau ferré (tous modes, y compris vers les gares périphériques).

Communiquer sur l'offre de train sur la ligne Serqueux/Gisors.

D. L'OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE FOCUS SUR LES GARES / HALTES DU PAYS DE BRAY

Gare de Serqueux



La gare de Serqueux est la plus empruntée du territoire avec **74% des montées dans les trains du Pays de Bray** entre 2003 et 2015, et c'est également là que s'arrête le plus grand nombre de trains.

Parking vélo : Oui (6 places)
Offre de stationnement : 54 places
Correspondance d'autobus : Ligne Dieppe/Gisors

Halte ferroviaire de Montérolier-Buchy



La gare de Montérolier-Buchy concentre une moyenne de 250 montées par semaine avec une fréquentation très stable sur les 15 dernières années (avec un pic en 2012-2013).

Parking vélo : Non
Offre de stationnement : 22 places
Correspondance d'autobus : Aucune

Halte ferroviaire de Sommery



La halte de Sommery est l'arrêt le moins utilisé parmi les trois présents dans le Pays de Bray avec une moyenne dépassant à peine 25 montées hebdomadaires.

Parking vélo : Non
Offre de stationnement : 6 places
Correspondance d'autobus : Aucune

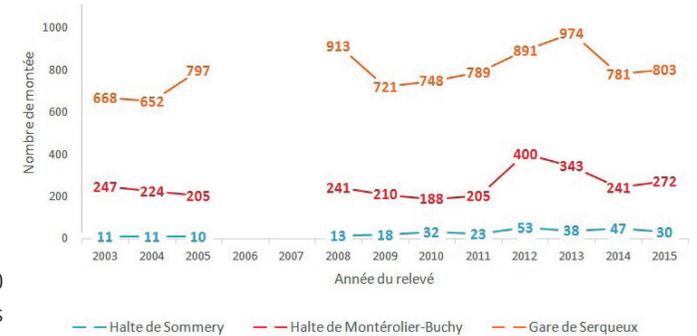
PEM de Gournay Ferrières



Le PEM de Gournay Ferrières, inauguré en juin 2018, permet de connecter l'ensemble des transports routiers afin de faciliter le report modal. C'est une halte en devenir avec la réouverture de la ligne Serqueux / Gisors. En 2019 la fréquentation s'élevait à 7 125 voyageurs.

Parking vélo : Non
Offre de stationnement : Oui
Correspondance d'autobus : Ligne Dieppe/Serqueux/Gisors/Paris
Ligne 73 Rouen/Vascoeuil/
Gournay en Bray

Etat de la fréquentation hebdomadaire en gare / halte



Source des données : Région Normandie

ENJEUX

Envisager le **développement de bornes de recharge** pour les véhicules électriques sur les aires de stationnement des gares de Serqueux et de Montérolier-Buchy ;

Faire la promotion des tarifs attractifs du transport ferré comparativement à l'utilisation de la voiture personnelle ;

Encourager le report modal en développant et formalisant les places de stationnement aux abords des gares existantes et en assurant leur desserte par bus.

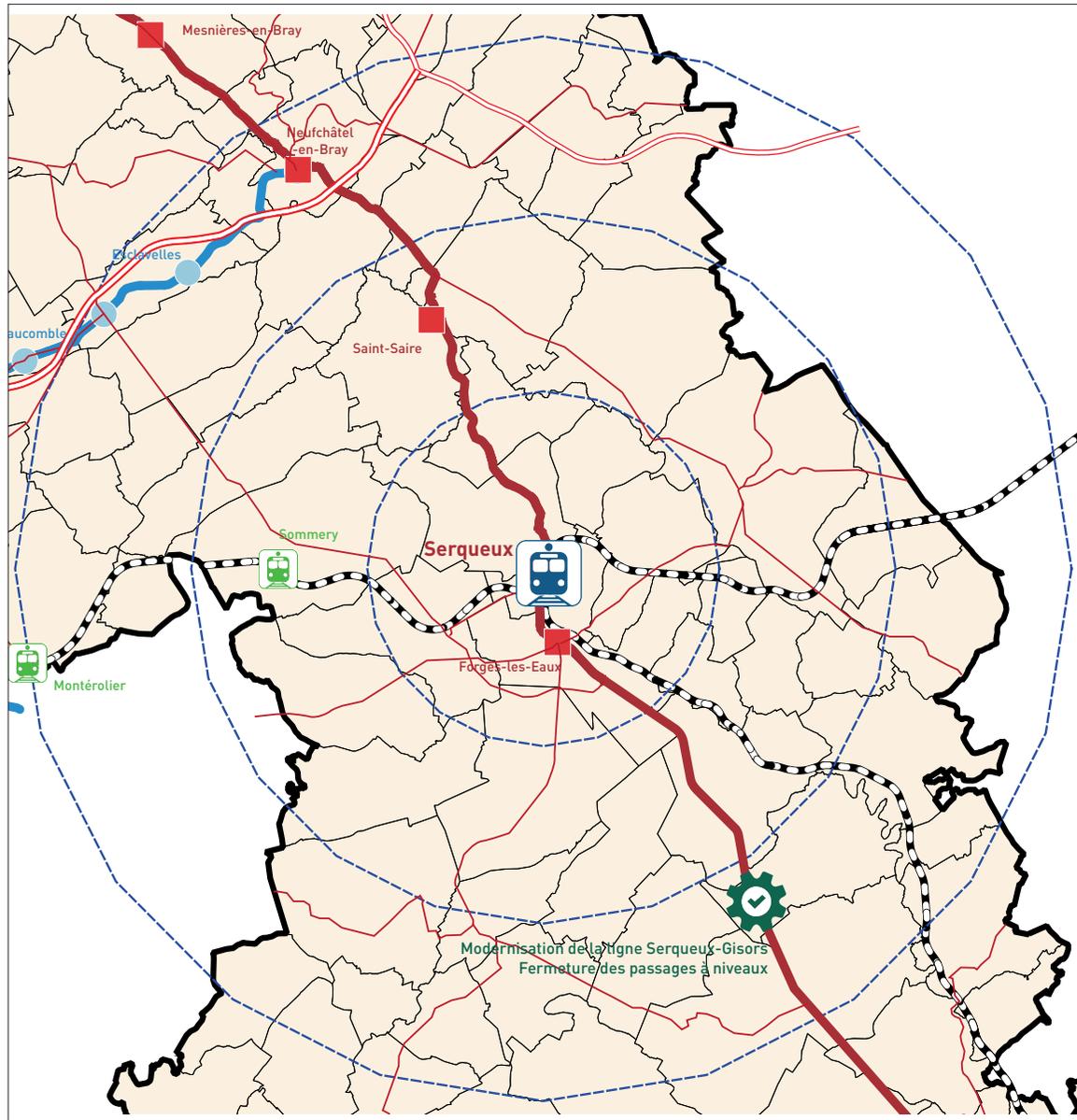
Conforter les pôles d'échanges multimodaux et intermodaux en lien avec la mobilité quotidienne et touristique ;

Étudier le potentiel des anciennes haltes voyageurs, pour favoriser le report intermodal et le développement de l'activité économique en lien avec le développement du fret ;

Développer l'attractivité de l'offre ferrée en réfléchissant au développement du cadencement de l'offre sur les mouvements pendulaires des actifs ;

Développer l'information autour des offres disponibles.

D. L'OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE LE PÔLE GARE DE SERQUEUX



LE PÔLE GARE DE SERQUEUX : POINT CENTRAL DU TRANSPORT ALTERNATIF EN PAYS DE BRAY

Avec **77 247 voyageurs** qui y transitent en 2016, la gare de Serqueux connaît une affluence remarquable. Au cœur du territoire, la gare accueille **74% des montées dans les trains** qui s'effectuent dans le Pays de Bray, soit une moyenne de plus de **800 montées par semaine**.

En **lien immédiat avec la ligne d'autobus régionale et l'avenue verte**, ce **secteur est stratégique dans la volonté d'encourager le transport alternatif**, et ce notamment afin de renforcer le lien entre les communes se situant dans un rayon raisonnable de la gare (environ 60 communes du Pays de Bray se trouvent à moins de 15 km de Serqueux) et la gare.

LEGENDE

TRANSPORT FERROVIAIRE

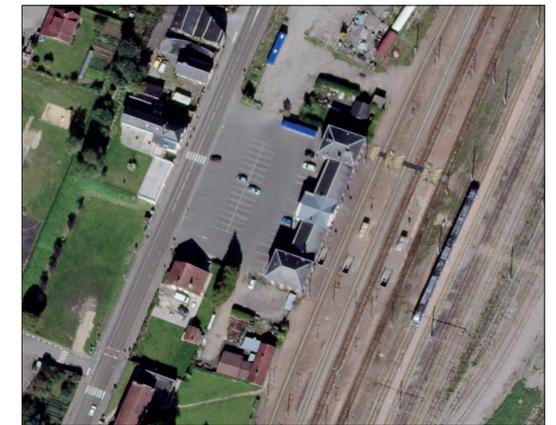
- Réseau ferré voyageur et fret
- 🚉 Gare de Serqueux
- 🚆 Halte voyageur

LIGNE D'AUTOBUS EN LIEN AVEC LE RÉSEAU FERRÉ

- Ligne Dieppe / Serqueux / Gisors / Paris
- Arrêt d'autobus régional
- Ligne 71 - Rouen / Neufchâtel-en-Bray
- Arrêt d'autobus interurbain

PROJETS FERROVIAIRES

- ⚙️ Nouvel aménagement lié à l'évolution du réseau ferroviaire



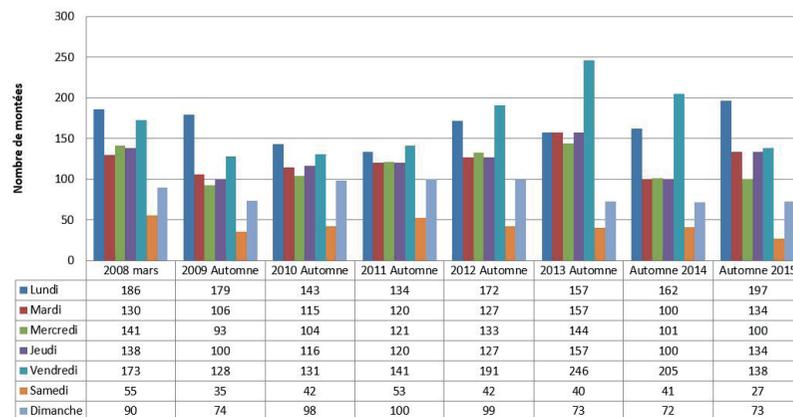
D. L'OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE LE PÔLE GARE DE SERQUEUX

UNE ATTRACTIVITÉ CIBLÉE SUR LES MOUVEMENTS PENDULAIRES

L'analyse des montées quotidiennes projette une forte fréquentation de la gare de Serqueux le lundi et le vendredi, mais aussi et surtout une **fréquentation bien plus faible le week-end** comparativement à la semaine.

De plus, sur les 324 actifs domiciliés à Serqueux, 5 se rendent au Havre, 5 à Amiens et 40 rejoignent Rouen et sa métropole chaque jour, soit plus de **15% de sa population qui pourraient utiliser le train**. Pourtant seuls 3% des habitants de Serqueux utilisent les transports en commun pour se rendre au travail.

Évolution du nombre de montées quotidienne en gare de Serqueux



Source : Comptages Région des TER

DES MOUVEMENTS PENDULAIRES QUOTIDIENS A DESTINATION DE GISORS ET DE PARIS

L'analyse des données de l'INSEE laisse apparaître des **besoins de mobilités quotidiennes à destination de Gisors et de la région parisienne pour 163 actifs et scolaire du Pays de Bray**, représentant un potentiel plus ou moins de 3912 montées/ descentes annuelles. L'arrivée de la ligne Serqueux / Gisors / Paris permet d'ouvrir de nouveaux horizons professionnels aux habitants du Pays de Bray, leur permettant d'accéder à une offre d'emplois plus importante sur des temps de trajets optimisés.

LE PROJET DE LIGNE SERQUEUX / GISORS / PARIS UN LIEN POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

L'ouverture de la ligne favorisera le développement du tourisme du Pays de Bray en offrant une connexion efficace depuis Paris, par le développement des services, de l'offre de rabattement sur les lignes routières et les mobilités actives.

Grâce à sa centralité et aux développements des services aux voyageurs (guichet, informations correspondances, aménagement spécifique aux PEM), le Pôle de Serqueux pourra conférer au PEM de Serqueux un rôle majeur de porte d'entrée touristique du Pays de Bray.

ENJEUX

Créer un lien unifiant les modes de transport : train, bus, vélo ;

Conforter le pôle d'échange multimodal de Serqueux en lien avec la mobilité quotidienne et touristique ;

Favoriser la réalisation d'aires de stationnement pour le co-voiturage (chartes d'aménagement, signalétique identique) au niveau des pôles gares, des sites stratégiques ;

Développer l'information multimodale pour favoriser et encourager le report modal ;

Maintenir/ Développer les services voyageurs pour lutter contre la désertification du territoire et lutter contre la précarité énergétique ;

Développer les services voyageurs pour favoriser le tourisme sur le territoire.

E. LES OFFRES ALTERNATIVES DE TRANSPORT

LE SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE

Le transport à la demande est un service développé par un nombre grandissant de collectivités afin de pallier aux manques du réseau traditionnel. L'objectif est de desservir les territoires où la faible concentration résidentielle ne permet pas le fonctionnement du réseau régulier, comme cela peut être le cas en **milieu rural ou périurbain peu dense**.

Le TàD permet aussi de **répondre aux besoins des différents publics vulnérables** nécessitant un service particulier.

Le transport à la demande cible principalement les bénéficiaires des aides sociales, les demandeurs d'emploi, les jeunes suivis par la Mission Locale Rurale du Talou et les personnes âgées.

MINIBUS 76

Le département de la Seine-Maritime propose un service de transport à la demande appelé "Minibus 76" pour améliorer la qualité de vie des personnes qui ne disposent pas de véhicule. **Ce réseau couvre les zones blanches** en dehors des lignes régulières départementales et régionales. Le service est accessible du lundi au samedi.

Il permet aux passagers de rejoindre les bourgs les plus importants, les marchés les plus proches, les maisons du département, les agences de services publiques, ainsi que les grandes agglomérations du secteur en correspondance avec les lignes régulières.

Ce service offre la **prise en charge à domicile** pour les personnes handicapées et ne se déplace que sur demande téléphonique pour un tarif maximum de 2€. Les **correspondances avec les cars départementaux sont gratuites** dans les trois heures suivant la première validation.

LE DISPOSITIF MOB'ACTION

Ce dispositif porté par l'UDAF 76 **accompagne les personnes rencontrant des freins liés à la mobilité**. Deux conseillers travaillent au plus près des publics afin de les aider à cerner les raisons de leur difficile mobilité et leur proposer **des solutions adaptées auprès des partenaires du réseau** (location, réparation, covoiturage, etc.). Cette aide peut aussi se traduire par de la recherche de solutions de financement.



UNE IMPLICATION ASSOCIATIVE

Le Transport à la Demande en Pays de Bray se matérialise également à travers l'implication citoyenne et plus spécialement grâce à l'association Auto-Sages implantée à Gournay-en-Bray.

Lancée fin 2015, ce collectif a pour objectif de **mettre à disposition des véhicules pour les personnes qui en sont démunies** et qui en ont pourtant besoin. L'association prête, temporairement ses voitures à des personnes de condition modeste, ou les accompagne grâce à des bénévoles. Ce concept cherche à **répondre à l'isolement et la solitude** à travers du **transport solidaire**.

Le coût de location de la voiture seul s'élève à 1€ par jour et les frais de carburant sont de 0,10€ du kilomètre pour usage individuel. Le coût est de 5€/j si nécessité d'un accompagnateur, après une adhésion annuelle de 10€.

L'association, grandissante, a ouvert une « antenne » à Forges-les-Eaux et Argueil en 2017, ainsi qu'à Neufchâtel-en-Bray en 2019.

ENJEUX

Faire connaître les réseaux existants (TAD, réseaux urbains, initiatives associatives) et plus globalement l'offre de mobilité disponible sur le territoire en assurant une information spécifique sur les possibilités de déplacement ;

Encourager les initiatives citoyennes locales pour accompagner les publics vulnérables et améliorer les conditions de leur mobilité.

F. LES TRANSPORTS PRIVÉS DISPONIBLES SUR LE TERRITOIRE

UN RÉSEAU DE TAXIS ET D'AMBULANCES RAYONNANT SUR LE TERRITOIRE

Le territoire du Pays de Bray est desservi par un nombre conséquent de taxis, la plupart conventionnés par la Caisse Primaire d'Assurance Maladie. Il peuvent donc être mis à contribution pour de nombreux déplacements.

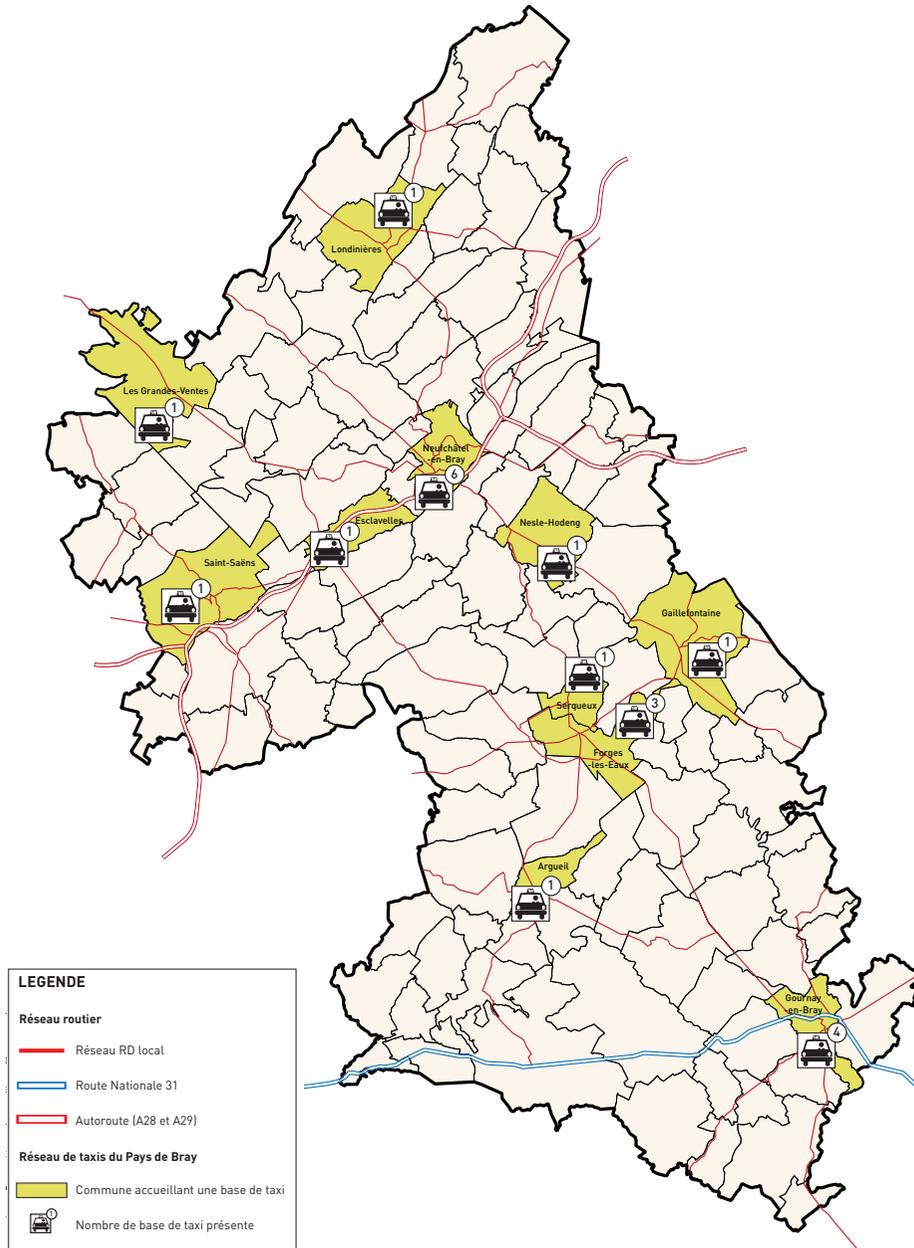
Les bases de taxi qui ne sont rattachées à **aucune convention** sont implantées à :

- Nesle Hodeng : Michel Pérard ;
- Esclavelles : Taxi Wattré ;
- Neufchâtel-en-Bray : Taxi Duhoux Lefebvre.

Neuf communes accueillent des bases de taxis conventionnés :

- Argueil : Asselin Ambulances ;
- Forges-les-Eaux : Taxi Marc Abadia, Taxi Franck, Asselin Ambulances ;
- Gaillefontaine : Taxi Denis Gorczyca ;
- Gournay-en-Bray : Taxi Bernard Dolbec, Ambulances du Pays de Bray, My Taxi, Taxi Dominique Roulland ;
- Les Grandes-Ventes : Ambulances Ventoises ;
- Londinières : Patrick et Corinne Taxi ;
- Neufchâtel-en-Bray : Ambulances Abraham du Pays de Bray, Patrick et Corinne Taxi, David Taxi, Bray Taxi, Asselin Ambulances ;
- Serqueux : Taxi Serqueux ;
- Saint-Saëns : Taxi Sebastien Saint-Saëns.

Le Pays de Bray est donc bien desservi par les artisans taxis qui sont présents dans la majorité des grandes polarités du territoire.



G. LES COÛTS ET AIDES FINANCIÈRES À LA MOBILITÉ

DES DISPOSITIFS EFFICACES POUR DES TITRES DE TRANSPORTS AUX TARIFICATIONS ADAPTÉES AU PUBLIC

En 2006, les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) ont donné naissance au **dispositif Atoumod** sur l'ensemble du réseau de transport de Seine-Maritime et de l'Eure.

Ce système billettique consiste en l'obtention d'une carte, support multimodal unique et sans contact, permettant aux voyageurs de charger leurs titres de transports (trains-TER, transports urbains, bus régionaux, etc.).



Un site internet a également été mis en place afin de faciliter la compréhension des possibilités de déplacements pour les usagers du réseau.

Le réseau d'autobus des lignes normandes propose **différentes gammes de tarification** selon le public. Alors que des pass sont disponibles pour les moins de 26 ans et les séniors, la gratuité du trajet est accordée aux enfants de moins de trois ans et aux accompagnateurs de personnes à mobilité réduite.

Titres et tarifs des lignes routières normandes au 1^{er} juillet 2018

| Profils | Titre de transport | Tarif | Conditions d'obtention |
|------------------------------|--|---------|---|
| Tout public | Billet unité | 2 € | Aucune |
| Tout public | Carnet 10 voyages | 12 € | Aucune |
| Tout public | Ticket unité petit parcours | 1 € | Aucune |
| Tout public | Carnet 10 voyages Petit parcours | 6 € | Aucune |
| Tout public | Pass mensuel | 40 € | Aucune |
| Tout public | Pass trimestriel | 100 € | Aucune |
| Enfant (- 3 ans) | Ticket unité petit parcours | GRATUIT | Enfant accompagné de moins de 3 ans |
| Enfant | Ticket demi-tarif | 1 € | Moins de 10 ans accompagné |
| Scolaire | Le pass scolaire des demi-pensionnaires donne droit à l'usage du réseau des services réguliers ordinaires la semaine, le week-end et hors périodes scolaires, vacances d'été incluses. Le pass scolaire des internes donne droit à l'usage du réseau des services réguliers ordinaires le week-end et hors périodes scolaires, vacances d'été incluses. | | |
| Jeune | Pass annuel jeune * | 130 € | Moins de 26 ans stricts résidant en Seine-Maritime |
| Sénior | Abonnement annuel sénior | 30 € | 65 ans et plus résidant en Seine-Maritime |
| Ayant-droit social | Carte "10 trajet" sociale | 2 € | Profils spécifiques |
| Famille ayant droits sociaux | Carte "10 trajets" sociale | 2 € | Membre de la famille d'un bénéficiaire profil précédent |
| Accompagnateur PMR | Billet unité | GRATUIT | Accompagnateur de PMR |
| Vélo, bagage encombrant | Ticket vélo | 2 € | Vélos, bagages, poussettes en soute |

* Possibilité de paiement en quatre prélèvements successifs sans frais pour le pass annuel jeune,

Source : Service des Transports publics routiers du territoire de la Seine-Maritime



LES STRUCTURES D'AIDE À LA MOBILITÉ

Plusieurs structures officielles proposent des aides à la mobilité, selon certaines conditions et dans certaines circonstances.

Pôle Emploi rembourse les frais de déplacement à hauteur de 0,20€/km ou au tarif complet d'un billet de train, dans le cas d'un entretien d'embauche ou d'un concours public lorsque le lieu de destination se situe à plus de 60 km (A/R) ou deux heures de trajet (A/R) du domicile ;

Les **Centres Communaux ou Intercommunaux d'Action Sociale (CCAS)** peuvent proposer des aides au déplacement pour les habitants dans le cadre de la recherche d'emploi mais aussi pour les déplacements particuliers, notamment auprès des publics en situation de handicap ou de précarité financière.

Le dispositif départemental **Mob'Action** accompagne les publics dans leur recherche de financement pour améliorer leur mobilité.

ENJEUX

Faire la promotion et développer l'information autour des conditions tarifaires incitatives pour les plus démunis ;

Favoriser le retour à l'emploi en encourageant les mesures d'accompagnement vers la mobilité pour les actifs et futurs actifs du Pays.



DES AIRES DE COVOITURAGE TROP PEU NOMBREUSES OU PAS ASSEZ DÉVELOPPÉES

Le covoiturage est défini comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun » (Article L3132-1 du Code des transports). Afin de mutualiser les déplacements en voiture, le **Département de Seine-Maritime travaille à la localisation et à l'aménagement d'aires de covoiturage**. Parallèlement à ce programme d'aménagement d'aires de covoiturage, le Département a lancé depuis avril 2008 un **dispositif interactif de covoiturage** via internet (<http://www.covoiturage76.net/>).

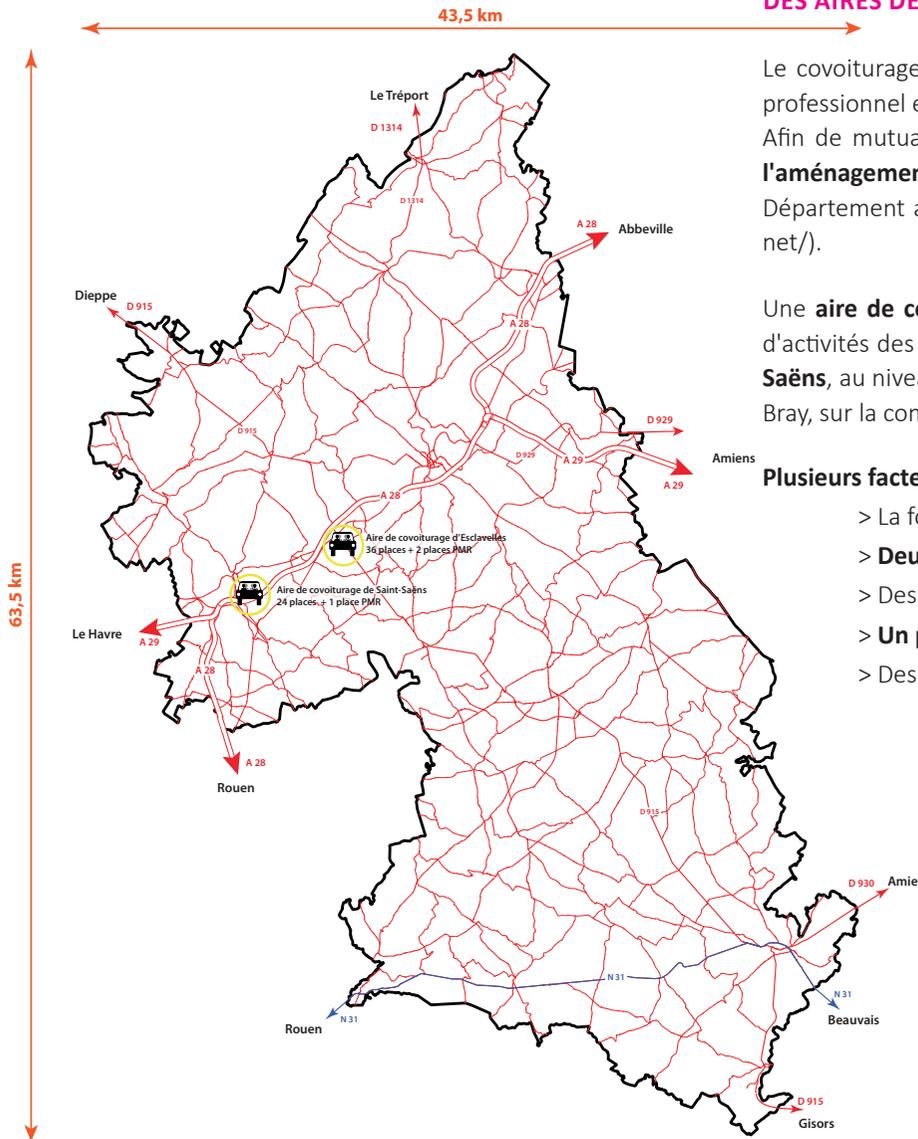
Une **aire de covoiturage** a été aménagée en décembre 2010 sur la commune d'**Esclavelles** en continuité de la zone d'activités des Hayons, à proximité de la sortie d'autoroute (A28). Une autre aire est présente dans le secteur de **Saint-Saëns**, au niveau de la zone d'activités du Pucheuil. Finalement une aire (Moulin d'Ecalles) se trouve à l'ouest du Pays de Bray, sur la commune de **Vieux Manoir**, contribuant à l'offre proposée aux brayons.

Plusieurs facteurs sont favorables au développement du covoiturage sur le territoire :

- > La force d'attrait et la **proximité au bassin d'emploi de Rouen** ;
- > **Deux aires de covoiturage aménagées** : Esclavelles (36 places) et Saint-Saëns (24 places) ;
- > Des **liaisons fonctionnelles** clairement identifiées vers Rouen (N31, A28) et le littoral (D915, D1314) ;
- > **Un projet d'aire de covoiturage en cours à Pommereval** sur la RD 915 aux abords de la Mairie et du foyer.
- > Des pratiques de déplacement Domicile/Travail largement **orientées vers la voiture**.

DES AIRES DE COVOITURAGE "SPONTANÉES"

| Communes | CdC | Emplacement |
|--------------------|----------------------|---|
| FRESNOY-FOLNY | CdC de Londinières | Parking de la mairie - Place Césaire Levillain - Ancienne friche Ducastel (en cours d'aménagement officiel) |
| GAILLEFONTAINE | CdC des 4 Rivières | Place du Champ de Foire (place de la mairie) pour les ouvriers de Massey Ferguson qui travaillent à Beauvais |
| LA FEUILLIE | CdC des 4 Rivières | Parkings près du terrain de foot - parking du foyer rural - parking rue du centre (pharmacie) |
| ESCLAVELLES | Communauté Bray Eawy | A la sortie de l'autoroute. |
| MORTEMER | Communauté Bray Eawy | Possible sur le parking Direction Amiens de la RD 929. Voir avec le Département. |
| NEUFCHATEL-EN-BRAY | Communauté Bray Eawy | Oui en direction de l'A28 vers Esclavelles 1- Au sud de la commune, au niveau du carrefour entre route de Sommeville et entrée sud de la zone d'activité Sainte-Radegonde 2- Rue des Abreuvoirs, en bordure d'avenue Verte à hauteur du croisement avec la rue des Pénitents ; attention toutefois ça peut être un point de départ vers l'avenue Verte 3- Boulevard Joffre, sur la droite juste avant le restaurant et le feu rouge du carrefour avec la rue du Moulin bleu 4- Place de la Libération 5- Au nord de la commune au rond point formant intersection entre D 929 et D 928 Après on est plus sur du stationnement de voitures tampons en journée dans certaines rues : impasse Pasteur en face des pompes funèbres, rue aux Cornes à proximité de la place de la Libération, place du 8-Mai 6- Sur la commune de Quiévrecourt : venant de Rouen sur l'A28, sortie NEB, sur la gauche, en face du parking réservé aux convois exceptionnels |
| ROCQUEMONT | Communauté Bray Eawy | Place de la Mairie situé en centre bourg + parking situé Grande Rue + parking Grande rue pour poids lourd + route de Rouen |



Aire de covoiturage existante

DES POTENTIELS D'IMPLANTATION DE NOUVELLES AIRES À ENVISAGER

Les pôles d'emplois à l'origine de la majorité des flux hebdomadaires engendrent parfois des déplacements dont **les communes d'origine sont concentrées dans les mêmes secteurs** géographiques. En poursuivant les voies logiquement empruntées par les utilisateurs de véhicules particuliers, il est possible de déterminer les nœuds où les flux se croisent et où il serait judicieux de proposer des **alternatives pour désengorger les artères routières et aérer les espaces de stationnement** dans les pôles d'attractivité.

Deux aires sont aujourd'hui à disposition des actifs sur le territoire mais d'autres aires pourraient être aménagées là où sont situés les nœuds stratégiques de :

- Beaubec-la-Rosière : pour les actifs du sud de Neufchâtel-en-Bray et du nord de Forges ;
- Rouvray-Catillon : pour les nombreux actifs de l'ouest de Forges-les-Eaux et ceux de Rouen ;
- Ménerval : pour les flux concentrés depuis le nord de Gournay-en-Bray ;
- La Feuillie : pour les actifs de l'ouest de Gournay-en-Bray et ceux en partante pour Rouen.

LE DÉVELOPPEMENT DE PLATEFORMES NUMÉRIQUES POUR FAVORISER LE COVOITURAGE



Que ce soit à travers **le Rézo Pouce, l'application Karos** ou le site internet **covoiturage76.net**, de multiples manières d'encourager le covoiturage voient le jour en Normandie. Alors que le *Rézo Pouce* formalise l'autostop via une application qui connecte les conducteurs et les passagers, *Karos* agit comme un assistant qui trouve automatiquement, tous les jours, tous les covoitureurs compatibles avec l'itinéraire et l'horaire des utilisateurs, tout en intégrant le réseau collectif pour optimiser les reports. Le site **covoiturage76.net** propose lui une carte interactive des covoiturations.



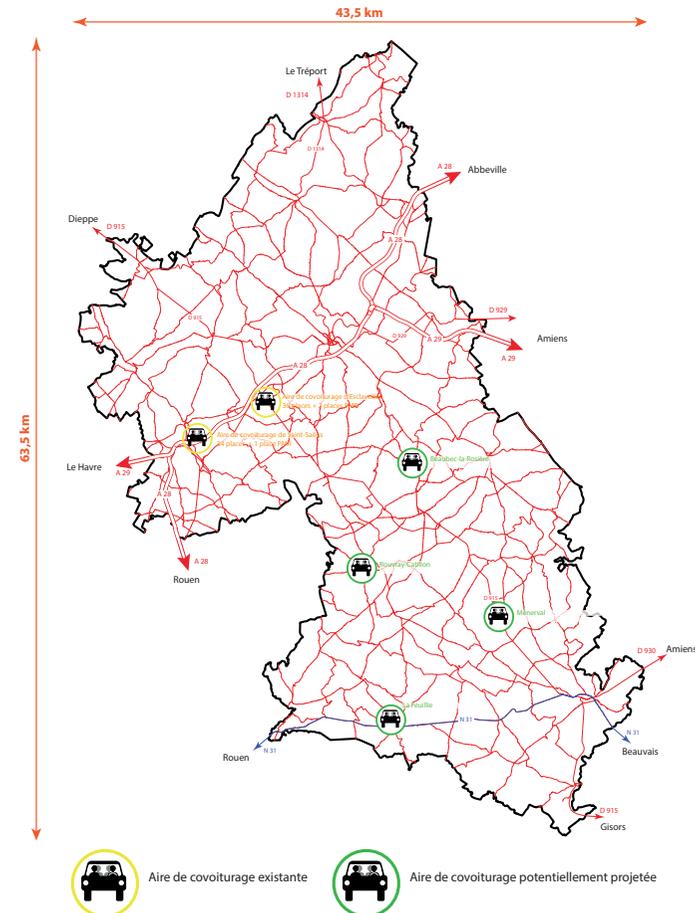
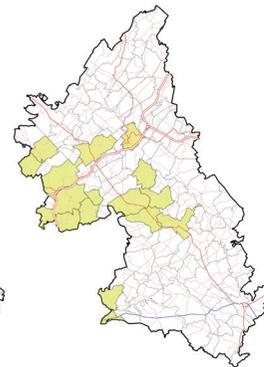
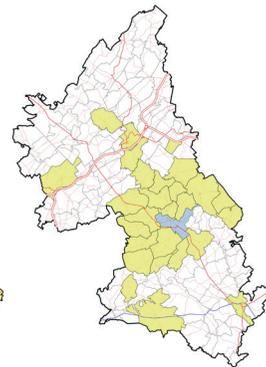
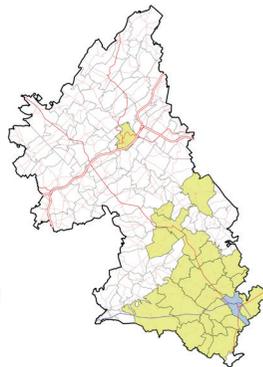
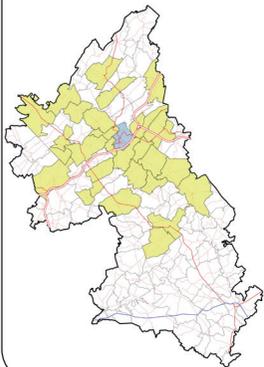
PRINCIPALES COMMUNES POURVOYEUSES D'ACTIFS À DESTINATION DU PÔLE D'EMPLOI DE

NEUFCHÂTEL-EN-BRAY

GOURNAY-EN-BRAY

FORGES-LES-EAUX

ROUEN



Aire de covoiturage existante



Aire de covoiturage potentiellement projetée

ENJEUX

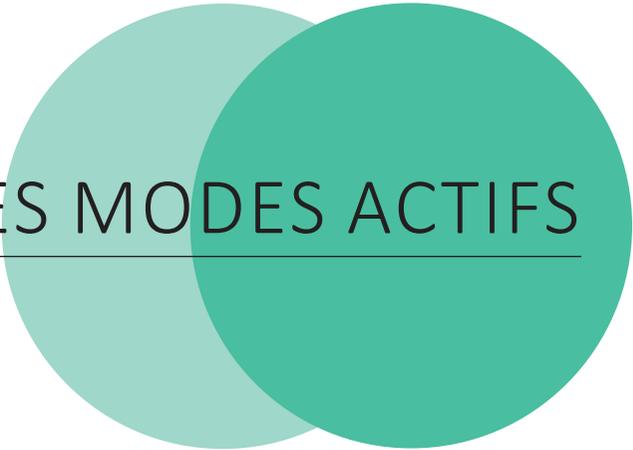
Accompagner le développement du covoiturage et prévoir un maillage des points de regroupement aux nœuds routiers stratégiques ;

Promouvoir les outils de mise en relation et d'information existants ;

Renforcer le dialogue avec les entreprises génératrices de flux domicile-travail concernant les Plans de Déplacements Entreprises (PDE) ;

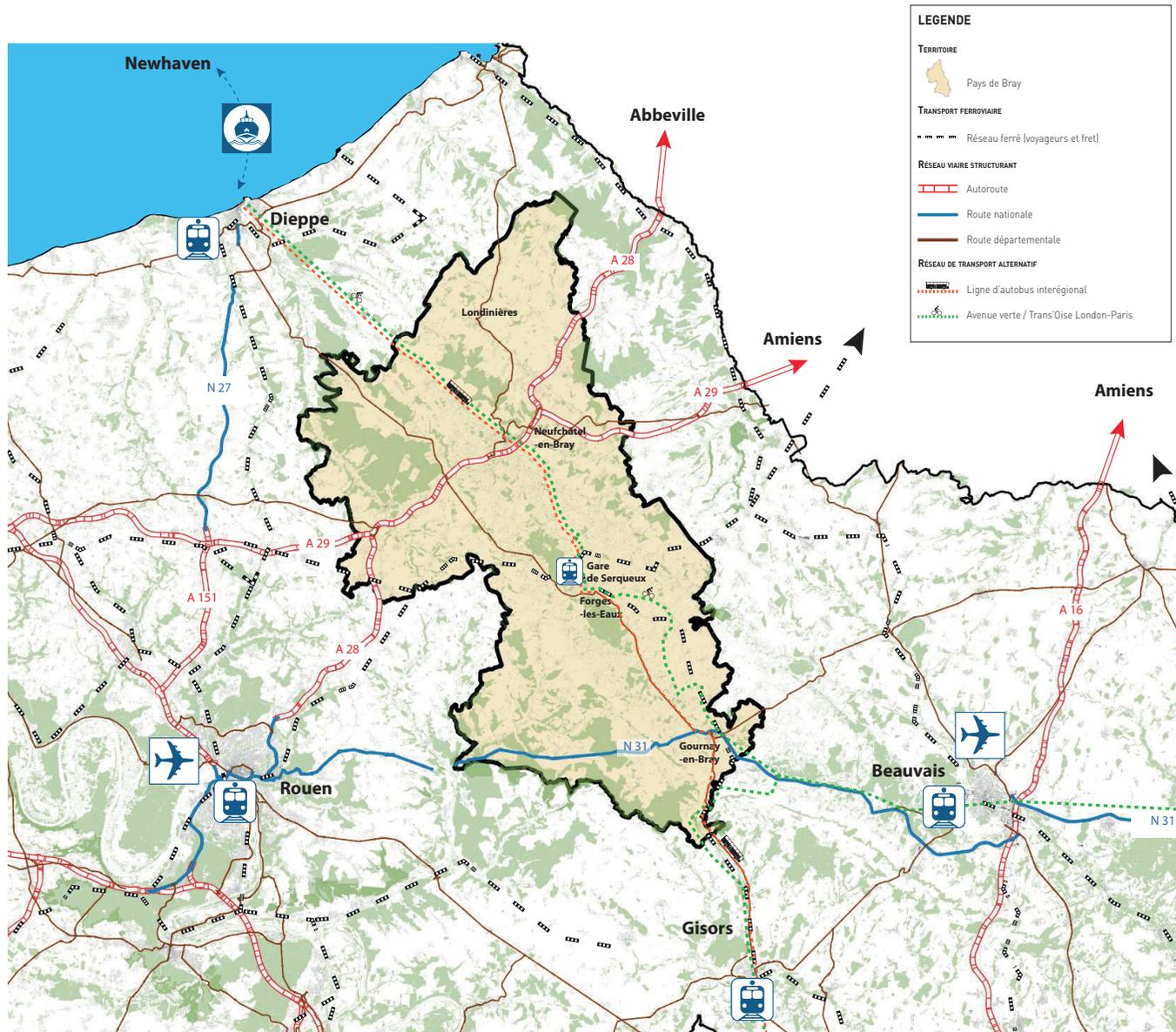
Encourager la mutualisation des aires de stationnement à des fins de covoiturage ;

Formaliser des aires de covoiturage spontanées constatées par la réalisation d'études spécifiques.



V. LES MODES ACTIFS

A. L'AVENUE VERTE



L'AVENUE VERTE OU L'AXE DES MODES ACTIFS DU PAYS

Associés aux pistes cyclables et aux réseaux quotidiens, les modes actifs sont aussi et avant tout marqués par **la présence de l'Avenue verte** : 426 km de voies douces reliant Paris à Londres et dont 82 km traversent dans le département de la Seine-Maritime.

L'Avenue verte est en grande partie tissée sur l'ancienne ligne de chemin de fer Paris-Dieppe, permettant 45km en site propre entre Forges-les-Eaux et Arques-la-Bataille -dont la majorité en Pays de Bray-, tandis que le reste est en voies partagées.

D'après les éco-compteurs placés en 2019, **l'Avenue verte a accueilli 103 663 passages en zone urbaine et 22 737 passages en zone rurale. Plus de la moitié utilisait le réseau pour les loisirs** (promenade, détente). Une hausse de la fréquentation est à noter sur l'ensemble de l'itinéraire (+ 3,65% par rapport au dernier recensement).

D'Osmoy-Saint-Valéry à Bouchevilliers, en passant par les trois grands pôles du Pays, l'Avenue verte est structurante du réseau de voies douces.

ENJEUX

Développer des liaisons itinérantes actives entre les communes tournées vers les déplacements quotidiens ;

Anticiper des liens actifs avec les vélos routes, afin de capter les flux cyclo-touristiques et de les orienter sur l'ensemble du territoire ;

Profiter de la présence de l'Avenue Verte pour promouvoir et faire rayonner le Pays de Bray.

L'AVENUE VERTE : SES PARCOURS ET SES PROJETS

L'Avenue Verte se révèle comme l'**axe fort de la mobilité active** du Pays de Bray.

Selon les données du Département, **deux trajets annexes** sont en cours de projet au départ de Forges-les-Eaux :

- > L'un comme itinéraire annexe uniquement cyclable depuis Forges-les-Eaux jusqu'à Gournay-en-Bray;
- > L'autre en direction de Lyons-la-Forêt.

Selon la moyenne enregistrée entre 2013 et 2017, le nombre de passage de cyclistes sur l'Avenue Verte s'élève à 87 à Osmoy-Saint-Valéry, 145 à Neufchâtel-en-Bray et 74 à Beaubec-la-Rosière.

L'usage de cette voie est donc plus marqué au niveau du pôle du Pays de Bray, où un nombre important de services et d'institutions sont à disposition.

Des **variantes et liaisons** sont rattachées à l'Avenue Verte à trois niveaux :

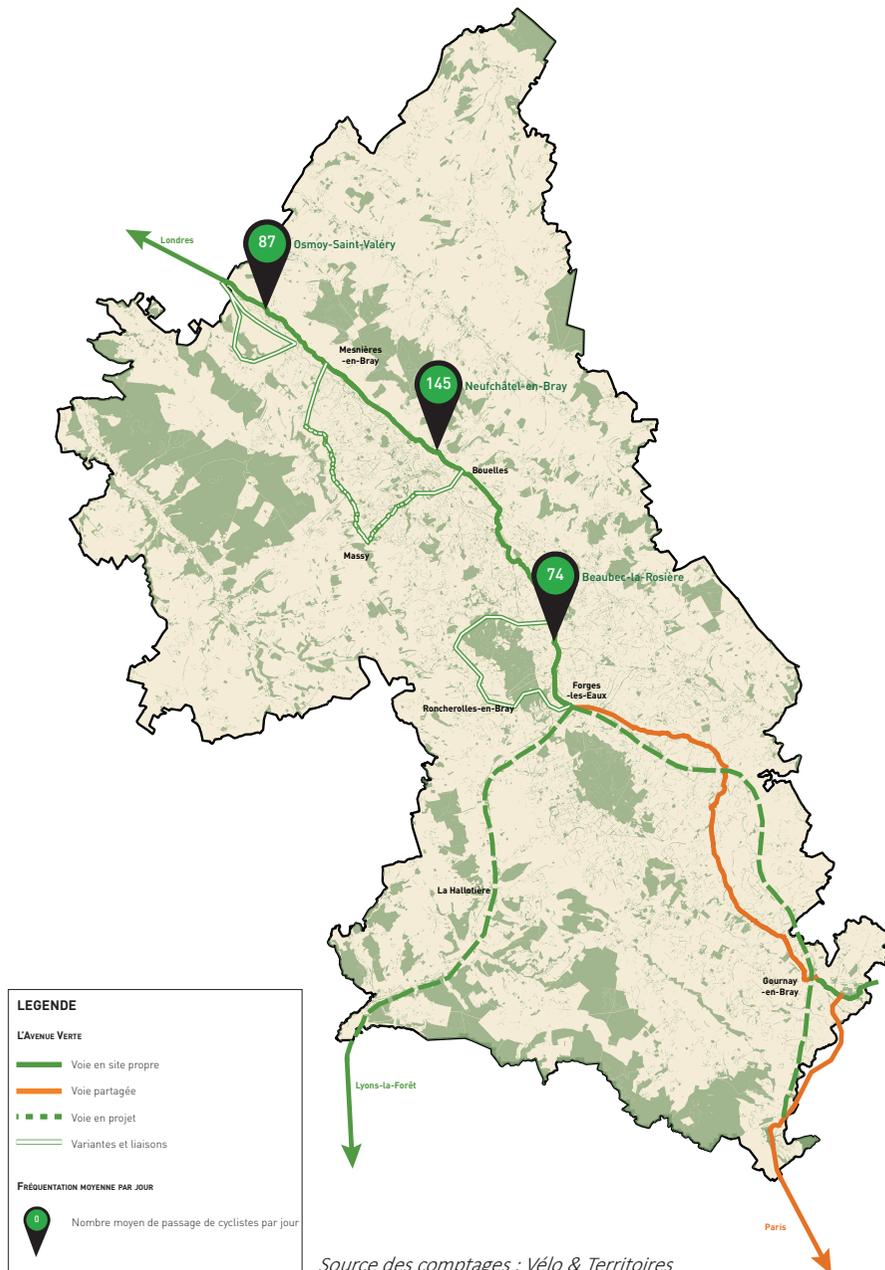
- > Entre Osmoy-Saint-Valéry et Bures-en-Bray en passant par Mesnil-Follemprise ;
- > Entre Mesnières-en-Bray et Neuville-Ferrières en passant par Massy ;
- > Entre Beaubec-la-Rosière et Forges-les-Eaux en passant par Roncherolles-en-Bray.

ENJEUX

Favoriser le passage total de l'Avenue Verte en site propre ;

Consolider le réseau existant et encourager les activités liées au développement de l'Avenue Verte ;

Entretien des chemins.



Source des comptages : Vélo & Territoires

B. FOCUS SUR LES PARCOURS CYCLO-TOURISTIQUES

CINQ PARCOURS CYCLO-TOURISTIQUES

Le nord du Pays de Bray propose **cinq parcours cyclo-touristiques** :

- > La Bonde : au départ de Neuville-Ferrières, la boucle traverse 5 communes ;
- > La Briquette : au départ de Mesnières-en-Bray, 7 communes l'accueillent ;
- > Le Carré : au départ de Saint-Germain-sur-Eaulne, il traverse 7 communes ;
- > Le Coeur : au départ de Nesle-Hodeng, 8 communes le reçoivent ;
- > La Boucle des Calvaires : au départ de Saint-Saïre, la boucle s'y maintient.

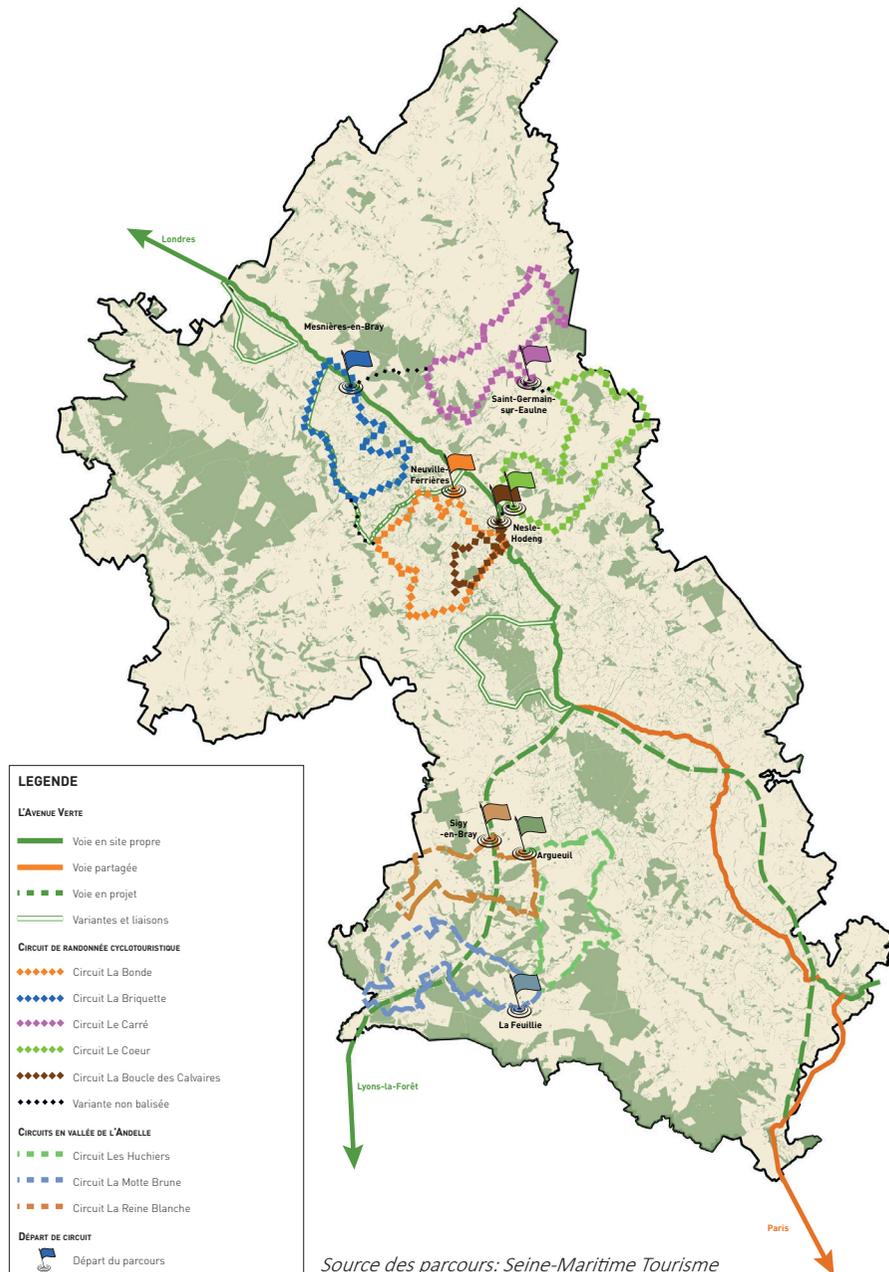
Avec près d'une trentaine de communes desservies, **les parcours cyclo-touristiques font le lien avec l'Avenue Verte** à plusieurs endroits: Neufchâtel-en-Bray, Mesnières-en-Bray, Nesle-Hodeng, Neuville-Ferrières, Massy, etc. Ces connexions sont une alternative à l'automobile et présentent un potentiel touristique.

TROIS CIRCUITS EN VALLÉE DE L'ANDELLE

La Vallée de l'Andelle, au sud-ouest du Pays de Bray, offre trois circuits de randonnée cyclo-touristique :

- > Les Huchiers : au départ de Argueil, le parcours traverse 6 communes.
- > La Motte Brune : au départ de La Feuillie, 7 communes sont traversées.
- > La Reine Blanche : au départ de Sigy-en-Bray, le circuit traverse 6 communes.

Ces trois circuits sont reliés les uns aux autres mais font surtout le lien avec les projets de prolongement de l'Avenue Verte vers Lyons-la-Forêt, favorisant la découverte des bourgs traversés.



ENJEUX

Conforter et sécuriser les itinéraires de randonnées et les parcours cyclo-touristiques dont une partie est en voie partagée avec des automobilistes ;

Développer des circuits alternatifs éloignés de la circulation automobile et au plus proche des éléments naturels patrimoniaux ;

Favoriser la découverte des bourgs et paysages traversés par les parcours touristiques en lien avec la voie verte par des aménagements spécifiques.

C. LES ENJEUX RELATIFS AU REPORT MODAL ET AU STATIONNEMENT

LES CONNEXIONS PRÉSENTANT UN POTENTIEL DE REPORT MODAL

Les itinéraires cyclables formalisés du Pays de Bray sont raccordés aux réseaux de transport en commun en dix principaux sites :

- > La **connexion entre l'Avenue Verte et la ligne d'autobus régionale** sur la quasi-totalité de son parcours puisque l'une et l'autre se confondent en passant dans les mêmes communes ;
- > La **connexion entre la ligne 71 et le circuit cyclo-touristique de La Briquette** à Mesnières-en-Bray, ainsi qu'**avec l'Avenue Verte** à Neufchâtel-en-Bray ;
- > La **connexion entre la ligne 73 et le circuit de La Motte Brune** à La Haye et la Feuillie, ou **avec l'Avenue Verte** à Gournay-en-Bray ;
- > La **connexion entre la ligne de chemin de fer et l'Avenue Verte** à Serqueux.

Ces reports modaux, si les connexions sont facilitées pour les cyclistes, permettent à un large bassin de population (depuis Le Havre jusqu'à Amiens, Rouen et Paris) de **rejoindre les offres de mobilité active du Pays de Bray** sans leur voiture particulière.

DES ENJEUX DE STATIONNEMENT ET D'ACCESSIBILITÉ

Alors qu'il est possible de transporter son vélo dans l'autobus pour un montant de 2€, **le réseau ferré manque**, pour sa part, **d'accessibilité** :

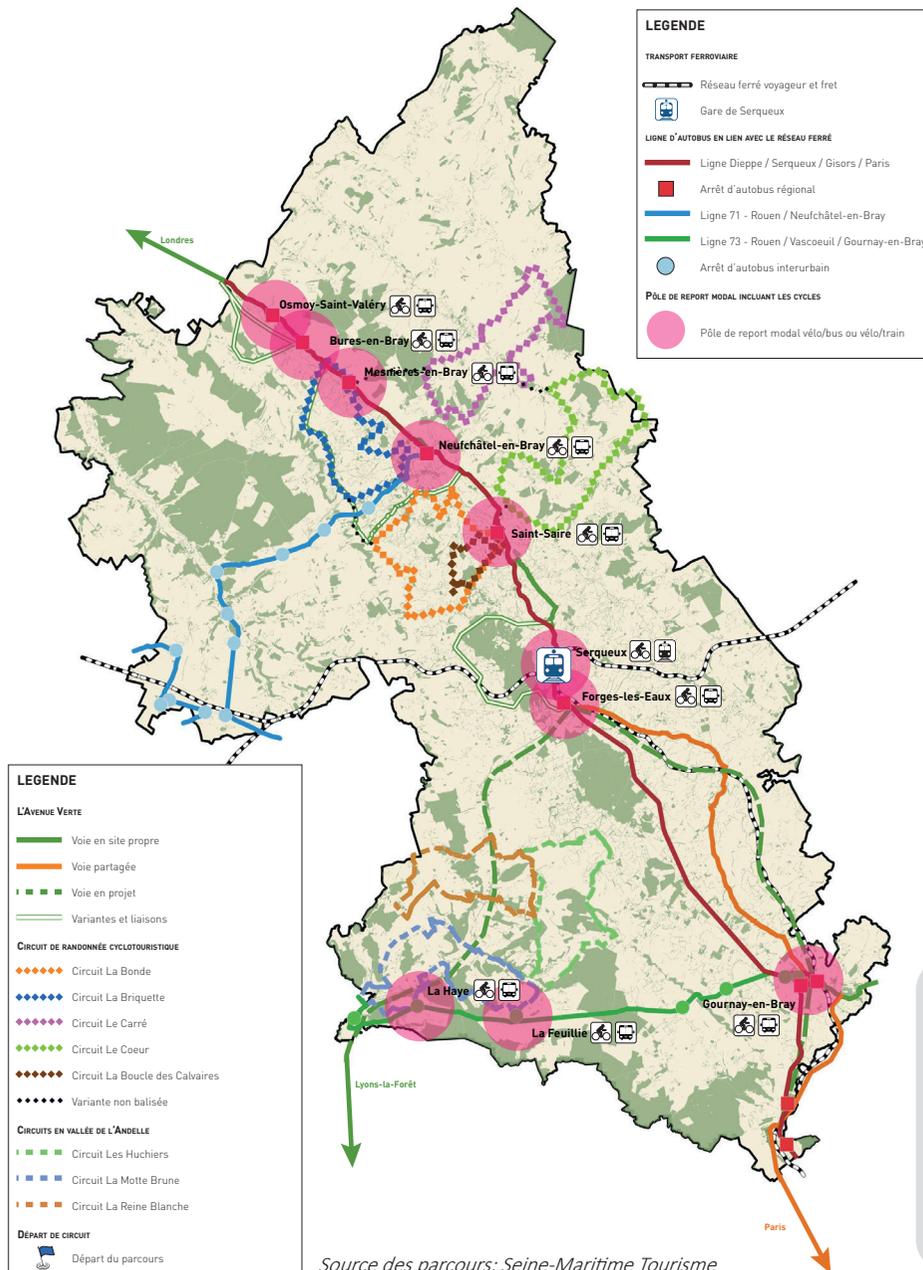
- > La gare de Montérolier-Buchy n'encourage pas l'accessibilité cycle aux quais et n'offre pas de stationnement vélo ;
- > La gare de Serqueux donne une accessibilité limitée aux quais et seulement 6 places de stationnement cycle ;
- > La halte de Sommery ne propose aucun aménagement lié aux vélos.

ENJEUX

Développer le tourisme durable en favorisant l'intermodalité et ses conditions entre le train ou l'autobus et les réseaux de randonnées ;

Assurer la mise en accessibilité des quais et la **mise en place d'une offre de stationnement** cycle aux gares ;

Proposer un jalonnement entre les itinéraires de randonnée et les arrêts de transports en commun.



D. UN RÉSEAU DE CHEMINS DE RANDONNÉES RICHE

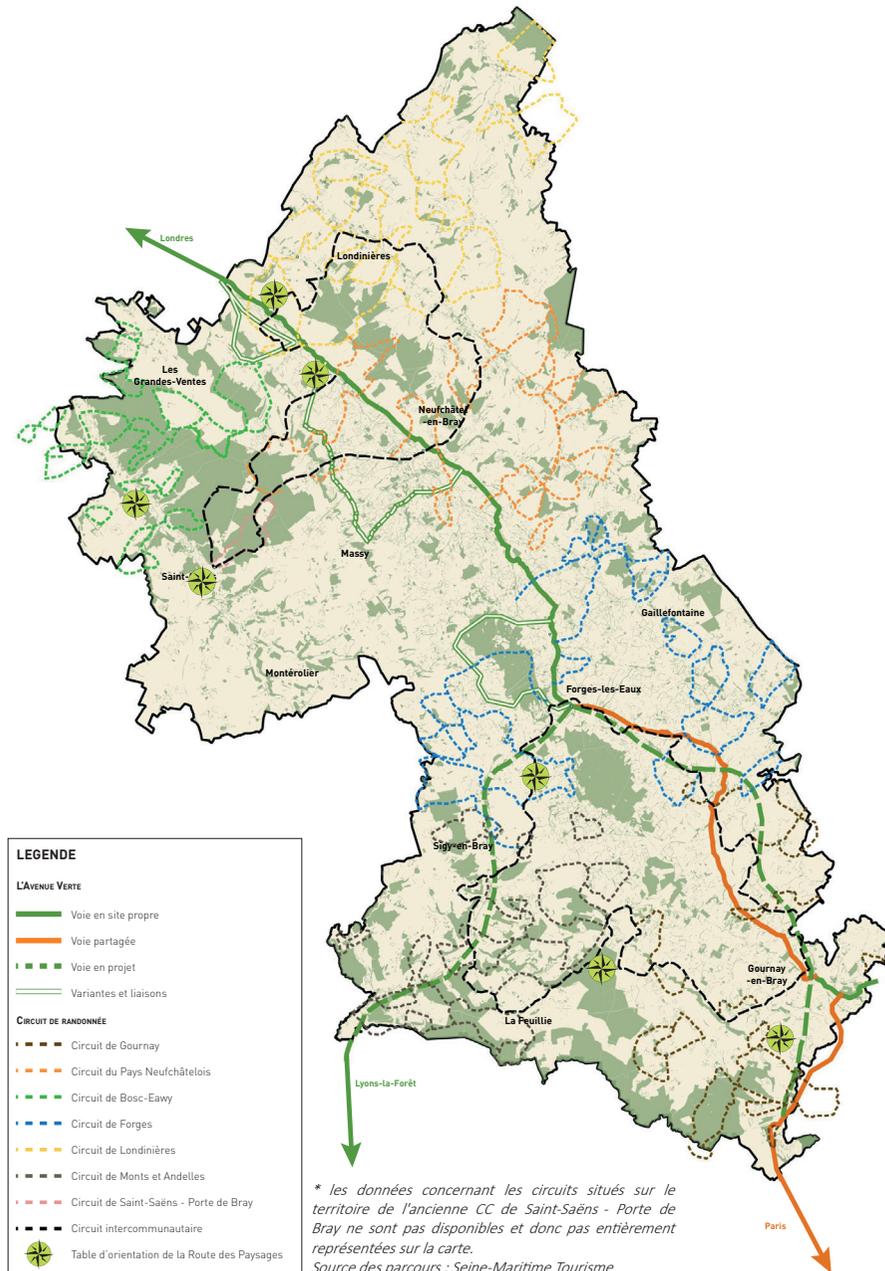
UN RÉSEAU DE RANDONNÉES TRÈS DÉVELOPPÉ

Avec une identité paysagère très forte et de grandes entités boisées, le Pays de Bray se démarque par la **richesse du réseau de randonnées** qu'il propose, alors même qu'il accueille **sept sites de la Route des Paysages** aux larges panoramas et équipés de tables d'orientation (les sites sont équipés et situés à Ernemont-la-Villette, La-Ferté-Saint-Samson, Beauvoir-en-Lyons, Saint-Saëns, Bellescote, Mesnières-en-Bray, Osmoy-Saint-Valéry).

Le Pays de Bray offre **plus de 1 000 km de circuits de randonnées** (hors circuits communautaires et hors Avenue Verte) répartis sur l'ensemble du territoire, avec notamment :

- > L'**Avenue Verte**, qui est un circuit de randonnée de reconnaissance mondiale ;
- > **Deux circuits intercommunautaires**, reliant Londinières à Saint-Saëns en passant par Neufchâtel-en-Bray (76 km), et Gournay-en-Bray à Forges-les-Eaux en passant par La Feuillie (89 km) ;
- > **Plusieurs dizaines de circuits** répartis sur les trois Communautés de Communes.

Le réseau de randonnées inclut et s'imbrique avec l'Avenue Verte qui se traduit comme le liant du territoire.



ENJEUX

Conforter et sécuriser les itinéraires de randonnées, dont une partie est en voie partagée avec des automobilistes ;

Développer des circuits alternatifs éloignés de la circulation automobile et au plus proche des éléments naturels patrimoniaux ;

Valoriser et fiabiliser les chemins communaux, ruraux et forestiers pour démultiplier les possibilités de déplacement actif ;

Entretien des chemins.

VI. ENJEUX PROSPECTIFS

A. TABLEAU SYNTHÉTIQUE DU DIAGNOSTIC

LES POINTS FORTS

- > Un **réseau routier structuré** relié aux pôles régionaux ;
 - > Présence des autoroutes A28 et A29.
-
- > Une **ligne d'autobus régionale** qui dessert l'axe nord-sud ;
 - > Deux lignes d'autobus interurbains (71 et 73) qui connectent le Pays de Bray au principal bassin d'emploi extérieur (Rouen) ;
 - > La **fréquentation** des lignes 71 et 73 **en hausse** ;
 - > Deux réseaux d'autobus desservant les marchés de Gournay-en-Bray et Forges-les-Eaux encourageant l'économie locale ;
 - > Aménagement de **pôles multimodaux** à Gournay-en-Bray et à Montérolier ;
 - > Présence d'**offres alternatives** (TAD, taxis, association).
-
- > Des temps de trajet en transports alternatifs similaires aux temps en véhicule personnel (sans embouteillage) et moins coûteux ;
 - > Le **réseau ferré et la gare de Serqueux** sont un atout certain pour les déplacements domicile/travail et domicile/lieu d'études ;
 - > Toutes les communes sont desservies en transport scolaire.
-
- > L'**Avenue Verte**, axe actif, fort, structurant et rayonnant du territoire ;
 - > **Volonté de prolonger l'Avenue Verte** en site propre ;
 - > Des **liens** entre l'Avenue Verte, les circuits pédestres et cyclo-touristiques et les équipements touristiques ;
 - > **Points de convergence** entre les parcours cyclables et les réseaux de transport en commun.
-
- > **Bonne accessibilité vers la côte** et le patrimoine naturel ;
 - > Forte activité touristique à conforter et valoriser.
-
- > **Deux aires de covoiturage** existantes ;
 - > Des **plateformes numériques** à promouvoir.

SYNTHÈSE

DESSERTE ROUTIÈRE

Le réseau routier, hiérarchisé, offre un potentiel de mobilité exceptionnel.

TRANSPORT EN COMMUN

Le service de transport public ne semble pas répondre au mieux aux besoins des habitants. Peu de communes bénéficient du passage de lignes régulières. Les horaires de desserte et les ruptures de charge ne sont pas attractives. Trois liaisons (SNCF, ligne 71 et 73) mènent au bassin d'emploi rouennais.

DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

Les déplacements quotidiens, fortement internalisés, sont assurés vers l'extérieur par la diversité des réseaux (autobus, viaire, ferroviaire) mais les liens internes sont à améliorer.

MODES ACTIFS

Les réseaux de transport actif sont variés et dispersés sur le territoire, forgés autour de l'Avenue Verte qui scinde le Pays. Des améliorations sont à amener concernant les reports modaux et la promotion du transport actif pour les déplacements quotidiens.

FLUX TOURISTIQUES

Territoire de tourisme, le Pays de Bray s'appuie sur les transports actifs et ses nombreux parcours.

COVOITURAGE

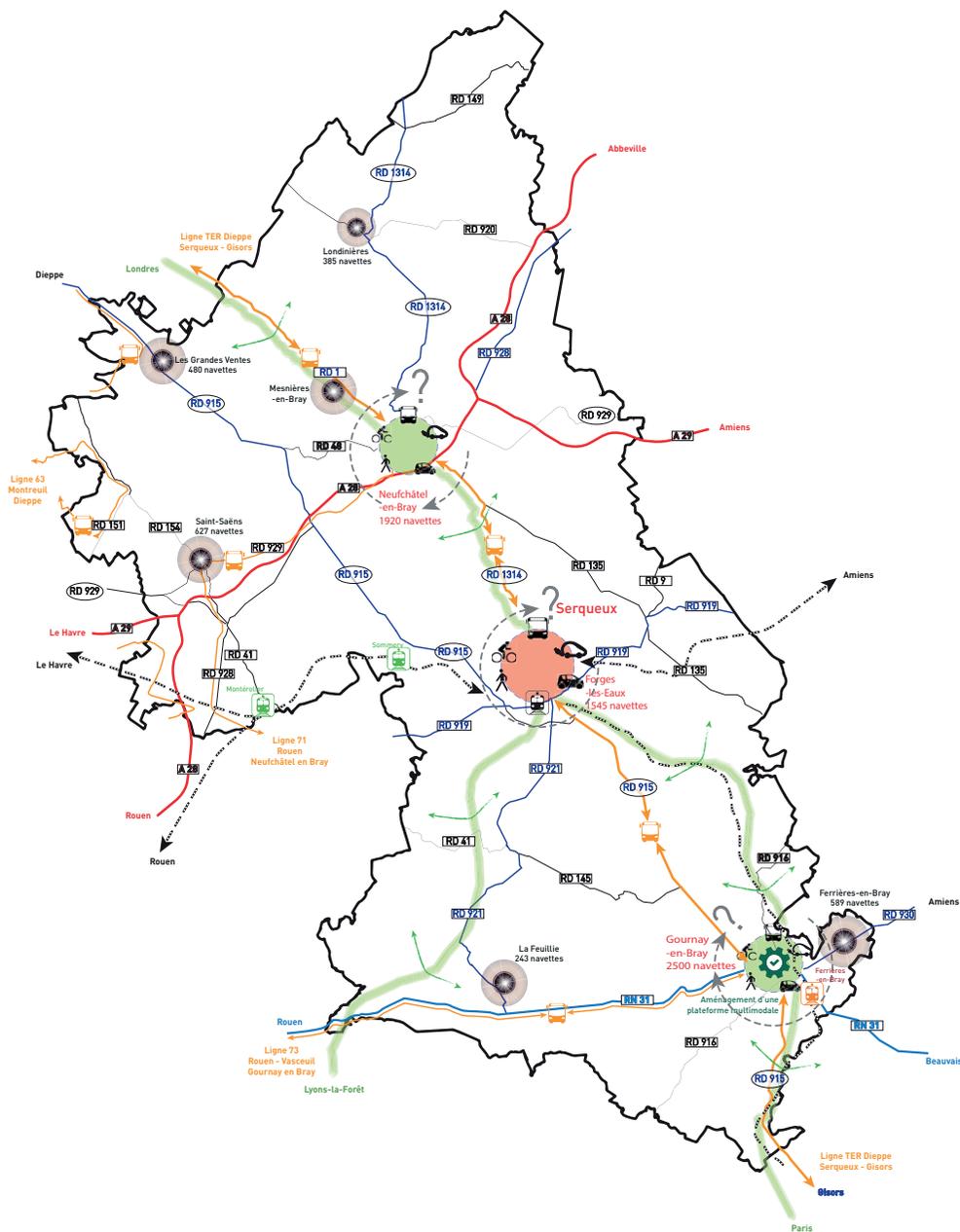
Un système de covoiturage encore trop peu visible et développé à valoriser et encourager.

STATIONNEMENT

Pas de retour des communes sur leurs offres de stationnements sur leur offre.

LES POINTS FAIBLES

- > **Trois nœuds routiers** avec une concentration de flux ;
 - > **Accumulation de poids lourds** autour de Gournay-en-Bray et au sein de Forges-les-Eaux.
-
- > Manque de desserte en transport en commun à destination de l'est du territoire et Amiens ;
 - > **Absence de desserte ferroviaire vers Dieppe** ;
 - > Les **ruptures de charge et horaires** ne sont pas incitatives à l'usage du transport collectif (seuls 14% des reports acceptables vers Rouen). Les déplacements vers Paris sont complexes et difficiles à identifier ce qui découragent les voyageurs.
-
- > Mise à part la plateforme de Gournay-en-Bray, **aucun aménagement** fait entre les modes de transports **pour favoriser le report modal** ;
 - > Manque de liens en transports publics pour les publics vulnérables vers les pôles, alors que le territoire est marqué par sa ruralité.
-
- > **Tronçon en voie partagée** de l'Avenue Verte à partir de Forges-les-Eaux jusqu'à Gournay-en-Bray ;
 - > Manque de facilitation des **reports modaux** train/cycle.
-
- > **Manque de coordination et de visibilité** de l'offre touristique en lien avec la mobilité
-
- > Des **aires de covoiturage manquantes** et à développer.



LEGENDE

Comptages routiers (Flux TMJA)

- Ligne de Bus
- Réseau ferroviaire
- Voie verte actuelle et en projet
- Valorisation et sécurisation des axes routier structurant
- Réfléchir au contournement des principaux noeuds routiers
- Conforter les Pôles d'échanges
- Tisser/Jalonner des liens doux avec la voie verte existante et en projet
- Etudier le potentiel de la gare de Gournay
- Renforcer l'attractivité des Haltes ferroviaires

1. Aménagement du territoire

- Considérer la croissance démographique dans les projets de mobilité du territoire.
- Réfléchir au développement d'activités économiques, des équipements et de logements en lien avec les grands axes structurants du territoire et les réseaux de transports en commun existants.
- Favoriser le développement économique et résidentielle au droit d'une offre de transports collectifs structurante afin de limiter les besoins d'usage des voitures particulières.
- Privilégier le développement du territoire en s'appuyant sur le réseau structurant.
- Améliorer et mettre en valeur les entrées / traversées de villages.
- Anticiper l'aménagement des voiries et de dimensionnement du stationnement privé dans les projets immobiliers.
- Identifier les principaux points noirs à résorber et secteurs à aménager en priorité.
- Réfléchir à une mutualisation de l'offre de stationnement autour des grands pôles du territoire.
- Répondre aux enjeux d'une circulation élevée et aux nuisances qu'elle occasionne.
- Assurer un traitement spécifique des entrées de ville fortement mobilisées.
- Réfléchir à une hiérarchisation claire du réseau viaire afin notamment d'organiser les flux inter-communes entre les Pôles générateurs et valoriser les axes structurants comme vitrines pour le développement du tourisme (RD915-1314-919-928).
- Améliorer la lisibilité routière par rapport à l'A28-29, la N31 et la RD915-1314 qui irriguent le territoire.
- Coordonner les flux quotidiens.
- Limiter les flux sur les routes étroites et à faible visibilité.
- Limiter l'impact du transport de marchandises sur le territoire (conditions de desserte des zones d'activités et centres urbains depuis le réseau viaire structurant).

- Renforcer l'attractivité du territoire en :
 - Proposant des solutions alternatives de déplacement vers les pôles d'importance,
 - Consolidant les réseaux existants et prévoyant ses évolutions.
- Limiter l'usage des véhicules individuels au coeur des pôles structurants par la réorganisation et le partage des voies au profit des modes actifs sous condition du report du trafic.
- Considérer la possibilité d'aménager des aires de covoiturage ciblées sur les trajets communs des actifs à destination des principaux bassins d'emploi du territoire.

2. Transports en commun: offre ferroviaire et routière

- Faire connaître les réseaux existants (TAD, réseaux urbains, initiatives associatives) et plus globalement l'offre de mobilité disponible sur le territoire en assurant une information spécifique sur les possibilités de déplacement.
- Organiser le rabattement sur le réseau ferré (tous modes, y compris vers les gares périphériques).
- Faire la promotion des tarifs attractifs du transport ferré comparativement à l'utilisation de la voiture personnelle.
- Conforter les pôles d'échanges multimodaux et intermodaux en lien avec la mobilité quotidienne et touristique.
- Développer l'usage du transport en commun, en le rendant plus attractif sur les axes structurants : couloir réservé dans les traversées de village, amplitudes horaire élargies...
- Coordonner l'emplacement des arrêts et les horaires aux intersections des lignes régionales et interurbaines.
- Intégrer une analyse des temps de déplacement ciblé sur certaines liaisons structurantes.
- Intégrer la question du coût global de déplacement (temps et argent) dans la réflexion de hiérarchisation des axes prioritaires à développer en intégrant les évolutions tarifaires potentielles.
- Étudier la possibilité de faire évoluer les services de transports locaux. 7

- Développer l'« l'information multimodale » regroupant toute information sur les possibilités de déplacement, par tout mode de transport.
- Développer l'usage des autobus en informant la population de l'offre existante.
- Créer une offre de navettes internes favorisant l'accès aux établissements, aux commerces et équipements.
- Adapter les horaires aux besoins des usagers.
- Organiser des campagnes d'information à destination des actifs du Pays de Bray pour faire part du gain de temps et d'argent en repensant ses déplacements vers leurs lieux de travail.
- Communiquer sur les offres de transports privés et associatifs.
- Valoriser la ligne régionale pour améliorer l'accessibilité des plus jeunes aux communes les plus dynamiques du territoire.
- Créer une offre navettes permettant de relier les communes non desservies.
- Coordonner l'emplacement des arrêts et les horaires aux intersections des lignes régionales et interurbaines.
- Valoriser les infrastructures.
- Développer les services voyageurs pour lutter contre la désertification du territoire et lutter contre la précarité énergétique.
- Valoriser et promouvoir les accès aux marchés de Forges-les-Eaux et Gournay-en-Bray via les services d'autobus existants.
- Envisager le développement de bornes de recharge pour les véhicules électriques sur l'aire de stationnement de la gare de Serqueux et de Montérolhier-Buchy.
- Assurer la mise en accessibilité des quais et la mise en place d'une offre de stationnement cycle aux gares.

3. L'intermodalité

- Développer l'information multimodale pour favoriser et encourager le report modal.
- Développer l'information autour des offres disponibles.
- Créer un lien unifiant les modes de transport : train, bus, vélo.
- Consolider les arrêts existants, optimiser les parcours, assurer une bonne connexion intermodale aux arrêts et des places de stationnements incitatives.
- Développer une station intermodale autour du pôle gare de Serqueux.
- Favoriser le report modal vers l'offre en transports en commun (notamment des modes actifs) en offrant des liaisons sécurisées vers les arrêts de bus tout en créant des parkings relais (VL- Cycle) au droit des arrêts.
- Favoriser le report modal des modes actifs vers l'offre en transports en commun en offrant des liaisons sécurisées vers les arrêts de bus tout en créant des parkings relais (VL- Cycle) au droit des arrêts.
- Encourager le report modal en développant et formalisant les places de stationnement aux abords des gares existantes.
- Étudier le potentiel des anciennes haltes voyageurs, pour favoriser le report intermodal et le développement l'activité économique en lien avec le développement du fret.
- Développer l'attractivité commerciale des lignes, notamment la ligne 71, en encourageant le report modal et en améliorant ses temps de trajet vers Rouen.
- Renforcer la ligne régionale, s'assurer des liens au niveau des reports modaux avec les lignes 71 et 73, et s'appuyer sur cet axe de desserte nord-sud.
- Encourager le report modal vers les lignes ferroviaires par des mesures incitatives et informatives.
- Favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à l'usage des voitures particulières en favorisant la coordination entre les bus et l'offre ferrée.
- Organiser « le chaînage Bus et vélo », abris à vélo, pistes cyclables sécurisées vers les arrêts de bus.

4. Covoiturage

- Accompagner le développement du covoiturage et prévoir un maillage des points de regroupement aux nœuds routiers stratégiques
- Accompagner la création d'outils de mise en relation et d'information multimodale
- Favoriser le covoiturage par l'implantation organisée de points de regroupement sécurisés.
- Encourager la mutualisation des aires de stationnement à des fins de covoiturage.
- Formaliser les aires de covoiturage spontanées constatées par la réalisation d'études spécifiques.
- Accompagner le développement du covoiturage sur les courtes (interne) et longues distances (externe) à destination des Pôles d'emplois.
- Favoriser la réalisation d'aires de stationnement pour le covoiturage (chartes d'aménagement, signalétique identique) au niveau des pôles gares, des sites stratégiques
- Promouvoir les outils de mise en relation et d'information existants.

5. Mobilité solidaire

- Permettre aux personnes non motorisées de se déplacer en s'appuyant sur des offres de déplacements alternatifs (lignes de transport en commun régulières structurantes, transport à la demande et covoiturage).
- Encourager les initiatives citoyennes locales quant à l'accompagnement du public vulnérable vers une amélioration de ses conditions de mobilité.
- Faire la promotion et développer l'information autour des conditions tarifaires incitatives pour les plus démunis.
- Favoriser le retour à l'emploi en encourageant les mesures d'accompagnement vers la mobilité pour les actifs et futurs actifs du Pays.
- Offrir des moyens de se déplacer pour tous : jeunes personnes non motorisées, personnes âgées en s'appuyant sur des offres de déplacement adaptées.

- Faciliter les transits des personnes les plus vulnérables vers la commune de Neufchâtel-en-Bray.

6. Démobilité

- Favoriser l'économie numérique et l'émergence de nouveaux modes de travail tel que le télétravail et le coworking.

7. Mobilités actives

- Développer des liaisons itinérantes actives entre les communes tournées vers les déplacements quotidiens.
- Permettre la connexion par les modes actifs des secteurs d'équipements et de commerces à l'échelle intra-communale.
- Matérialiser des liens actifs avec la voie verte, afin de capter les flux cyclo-touristiques et les orienter sur les équipements de loisir et de commerce
- Valoriser « l'avenue verte » en tissant des liens actifs vers les Pôles générateurs pour développer une éco-mobilité scolaire.
- Renforcer les actions déjà menées sur l'éco-mobilité scolaire afin de repenser les déplacements des élèves vers leurs écoles (Pédibus, Cyclo-bus, ...) au coeur des communes.
- Favoriser le passage total de l'Avenue Verte en site propre.
- Consolider le réseau existant et encourager les activités liées au développement de l'Avenue Verte.
- Valoriser l'avenue verte en tissant des liens actifs vers les Pôles générateurs pour développer une éco-mobilité professionnelle par l'intermédiaire du vélo électrique.
- Pacifier la circulation automobile aux abords des établissements pour favoriser et sécuriser leur accessibilité par les modes actifs.
- Proposer un jalonnement entre les itinéraires de randonnée et les arrêts de transports en commun.
- Conforter et sécuriser les itinéraires de randonnées, dont une partie est en voie partagée avec des automobilistes.

- Étudier les liaisons actives intercommunales en terme de distance, relief et fréquentation.
- Développer des circuits alternatifs éloignés de la circulation automobile et au plus proche des éléments naturels patrimoniaux.
- Valoriser et fiabiliser les chemins communaux, ruraux et forestiers pour démultiplier les possibilités de déplacement actif.
- Favoriser les modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

8. Attractivité touristique

- Établir un lien entre le tourisme et ces pôles régionaux.
- Développer les services voyageurs pour favoriser le tourisme sur le territoire.
- Anticiper des liens actifs avec les vélos routes, afin de capter les flux cyclo-touristiques et de les orienter sur l'ensemble du territoire.
- Favoriser la découverte des Bourgs et paysages traversés par les parcours touristiques en lien avec la voie verte par des aménagements spécifiques.
- Favoriser les retombées économiques en appuyant l'attention sur les réseaux qui relient les pôles touristiques.
- Coordonner et structurer l'organisation touristique à plus grande échelle.
- Développer le tourisme durable en favorisant l'intermodalité et ses conditions entre le train ou l'autobus et les réseaux de randonnées.
- Utiliser l'intermodalité comme levier de développement touristique.
- Favoriser le développement des activités et équipements touristiques en lien avec les offres de mobilité active et l'offre de transports en commun.
- Structurer, organiser l'offre touristique en s'appuyant sur les réseaux de mobilités douces et l'offre de transport en commun.
- Profiter de la présence de l'Avenue Verte pour promouvoir et faire rayonner le Pays de Bray.

9. Mobilité entreprises

- Relancer le dialogue avec les entreprises sur la mobilité professionnelle « Plan de Déplacements des Entreprises ».
- Renforcer le dialogue avec les entreprises génératrices de flux domicile-travail concernant les Plans de Déplacements Entreprises (PDE).
- Proposer dans le cadre des "Plans de Déplacements des Entreprises", un axe de réflexion sur la flexibilité des horaires de travail en coordination avec l'offre de transport par rail et TC.
- Développer l'attractivité commerciale des bus et de l'offre ferrée, en renforçant son offre en cohérence des mouvements pendulaires domicile-travail.
- Réfléchir à une offre d'emplois adaptée aux profils et aspirations des actifs pour limiter les déplacements domicile-travail vers le dehors. Proposer un jalonnement entre les itinéraires de randonnée et les arrêts de transports en commun.
- Conforter et sécuriser les itinéraires de randonnées, dont une partie est en voie partagée avec des automobilistes.
- Étudier les liaisons actives intercommunales en terme de distance, relief et fréquentation.
- Développer des circuits alternatifs éloignés de la circulation automobile et au plus proche des éléments naturels patrimoniaux.



.....
**Pôle d'équilibre territorial et rural
du Pays de Bray**

Maison des services
Impasse de la boutonnière
76270 Neufchâtel-en-Bray

02.32.97.56.14
contact@paysdebray.org
www.paysdebray.org



UNION EUROPÉENNE
Fonds européen agricole pour le développement rural :
l'Europe investit dans les zones rurales



RÉGION
NORMANDIE

